

Fr. 1
Prix en Suisse : 1 fr. S
Prix en Algérie : 115 Frs



ÇA CHAUFFE !

VOYEZ SPAGHETTI
PAGES 44 ET 45 !

LE JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS





Une photo particulièrement caractéristique du TSR.2. On distingue les tuyères des deux réacteurs; les volets, occupant toute l'envergure de la partie centrale de l'aile, et les trois surfaces entièrement mobiles de l'empennage, qui assurent le pilotage à toutes les vitesses.

LES VOLS DE T S R. 2, LE CHEVA SERONT ASSURES

Dans les années 1957-1958, des politiciens britanniques décrétèrent, malgré les protestations des spécialistes, que la Royal Air Force ne disposerait plus, pour l'attaque et la défense, que de missiles téléguidés.

Les années ont passé... et la RAF utilise toujours des avions. Des avions démodés pour la plupart, d'ailleurs, car lors de la grave décision dont nous venons de parler, tous les projets d'appareils militaires pilotés furent abandonnés, les prototypes — fussent-ils presque terminés — étant envoyés à la ferraille. Deux seulement ont échappé à ce triste sort : l'intercepteur P.1 et le TSR. 2.

RECONNAISSANCE ET ATTAQUE PAR TOUS LES TEMPS

Tactical Strike Reconnaissance... Les trois lettres TSR sont les initiales de ces mots qui désignent un avion de reconnaissance et d'attaque, c'est-à-dire devant intervenir sur des distances relativement courtes, de l'ordre de 1.000 à 2.000 km. Le TSR.2, qui aura certainement fait son premier vol lors de la parution de cet article, doit entrer en service au début de 1966 et il est prévu que son utilisation s'étendra sur 10 à 15 ans ce qui, disons-le, parait très optimiste !

C'est à la fin de 1957 que les ingénieurs de la « British Aircraft Corporation » se virent confier ce joli casse-tête : concevoir un avion qui puisse décoller sur des pistes courtes — donc à une vitesse assez basse — mais aussi dépasser Mach 2, franchir une distance raisonnable à basse altitude, c'est-à-dire dans les conditions les plus défavorables au point de vue consommation pour les réacteurs; assurer à la fois des missions de reconnaissance et d'attaque, de jour et de nuit, par tous les temps, ce qui supposait évidemment un système électronique extrêmement complet. De plus, la RAF voulait qu'il puisse quand même, en cas de besoin urgent, intervenir sur le champ de bataille, pour l'attaque de chars par exemple.

La principale mission du TSR.2. devant être l'attaque d'objectifs fixes, ses adversaires ont argué que les résultats pourraient être aussi bons avec des missiles. Mais si, d'une part, on n'a encore jamais vu un missile envoyer à son point de départ des photos permettant de juger du résultat de sa mission, il ne faut pas oublier non plus que les missiles, fragiles par eux-mêmes, nécessitent pour leur lancement des installations volumineuses qui ne peuvent être rapidement transportées d'un point à un autre. Or, c'est dans le monde entier que le TSR.2 pourrait avoir à entrer en action puisque, par le jeu d'alliances diverses, la Grande-Bretagne peut avoir à intervenir un peu partout sur notre planète.



Cette photo du prototype, prise alors qu'il était en fin de montage, montre plusieurs détails intéressants du TSR.2. D'abord le nez, extrêmement long, qui se termine par le radar de navigation. Ensuite le poste de pilotage et du navigateur, une soute électronique (une trappe latérale est entrouverte) et, jusqu'à l'aile, un énorme réservoir. A noter le train d'atterrissage très particulier avec ses deux grosses roues en tandem.

La forme très ramassée de la voilure du TSR.2 a été choisie pour diminuer les effets des rafales verticales lors des vols effectués à très basse altitude.



Par tradition, la Royal Air Force baptise tous ses avions. En général, les bombardiers portent des noms de villes (les trois bombardiers V : «Valiant», «Vulcan» et «Victor», sont une exception). Mais les noms de baptême n'étant attribués qu'au moment de l'entrée en service actif, le TSR.2 restera deux ans encore sans être baptisé.

UN « SYSTEME D'ARME »

En fait, on ne doit pas considérer le TSR.2 comme un « avion », mais comme un « système d'arme ». Auparavant, on dessinait un avion, puis on lui adjoignait des équipements radio, des armements existants. Tout cela s'adaptait plus ou moins bien et conduisait souvent à des défaillances de fonctionnement ou, tout au moins, à des limitations d'emploi. Dans un « système d'armes », on part du principe que tout doit être mis en œuvre pour l'exécution de la mission. En fonction de celle-ci et de ses exigences, on crée non seulement l'avion, mais ses armements, ses équipements de combat et de navigation, etc... afin que l'ensemble constitue un tout parfaitement homogène et intégré.

L'avion est évidemment la base du système d'armes. Le TSR.2 est de forme très particulière et de conception assez avancée, encore que par certaines caractéristiques techniques, il ne soit pas sans rappeler l'intercepteur-fusée « **Trident** » de l'ingénieur français Servanty.

DECOLLAGE COURT

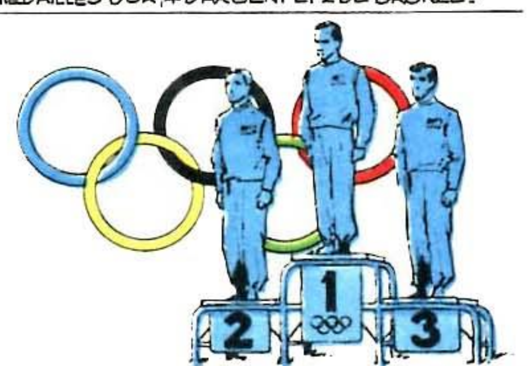
Au point de départ de la conception du TSR.2, il y avait l'obligation qu'il puisse se contenter de pistes courtes pour décoller. Pour atteindre cet objectif, deux solutions peuvent être adoptées, le meilleur résultat étant obtenu en les combinant. Par le montage de réacteurs très puissants, on peut déjà obtenir un rapport poids/poussée aussi proche de 1 que possible, c'est-à-dire que la puissance en kilogrammes de poussée approche le poids de l'avion. La seconde solution est d'avoir une aile dont la portance soit élevée, même à des vitesses assez basses, donc atteintes après un roulement bref.

Suite page 28

LIER SANS NOM DE LA R. A. F.
ELECTRONIQUEMENT !



LA PLUS GRANDE SURPRISE DES JEUX OLYMPIQUES DE MELBOURNE, EN 1956 FUT, EN NATATION, LA BRUSQUE RÉVÉLATION DES AUSTRALIENS, QUI ENLEVAIENT 8 MÉDAILLES D'OR, 4 D'ARGENT ET 2 DE BRONZE.





ÉPATANT ! MAIS C'EST D'AUTANT PLUS RAGEANT POUR MOI DE N'ÊTRE QU'UN "RÉSERVISTE" INEMPLOYÉ !



AVANT D'ÊTRE, À 14 ANS, "QUALIFIÉ OLYMPIQUE", L'ESPOIR JON KONRADS AVAIT CONNU UNE EXISTENCE TOURMENTÉE.





CETTE FOIS PLUS DE DOUTE !... ILS BATTENT EN RETRAITE ; ILS ÉVACUENT LA VILLE...



EST-CE POSSIBLE... NOUS ALLONS DONC ÊTRE LIBÉRÉS ?

PAR L'ARMÉE ROUGE ?... CE SERA ENCORE PIRE QUE L'OCCUPATION ALLEMANDE. KATRINA, NOUS DEVONS PARTIR !



AVEC DEUX BÉBÉS ?... PARTIR EN ABANDONNANT LA MAISON ET TON CABINET DENTAIRE ?



ET PARMI LA COHUE DES RÉFUGIÉS, CE FUT LE TERRIBLE EXODE VERS UNE ALLEMAGNE EN DÉBÂCLE.











APRÈS DES JOURS DE MARCHE HARASSANTE, SOUS LES BOMBARDEMENTS...



...LES KONRADS ONT ATTEINT LA ZONE AMÉRICAINE.



J'ÉTAIS DENTISTE À RIGA. JE POURRAIS VOUS ÊTRE UTILE...

DANS UN CAMP, COMME LES AUTRES.





ET QUELQUES MOIS PLUS TARD.

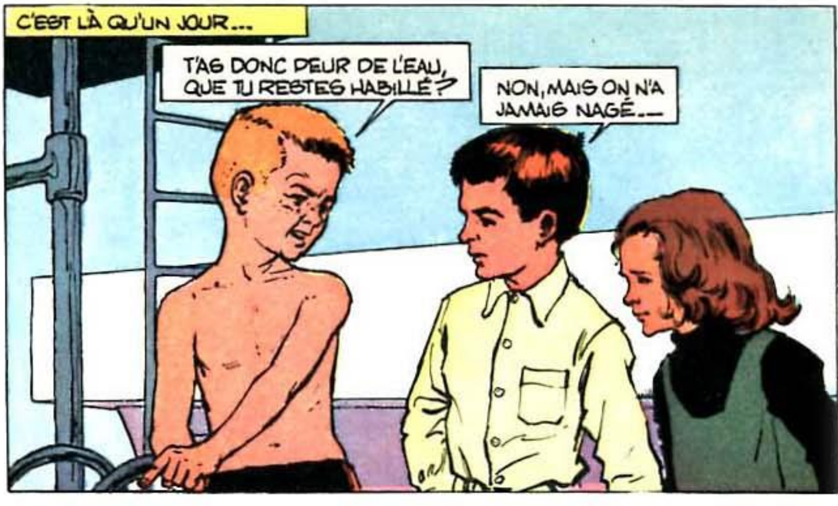






(Suite au verso)


CETTE PISCINE FUT CONSTRUITE PAR LES HOMMES DE LA R.A.F., QUI CASERNAIENT ICI DURANT LA GUERRE...


C'EST LÀ QU'UN JOUR...
T'AS DONC PEUR DE L'EAU, QUE TU RESTES HABILLÉ?
NON, MAIS ON N'A JAMAIS NAGÉ...


BON, IL EST TEMPS QU'T'APPRENNES!
JON!


VILAIN! MÉCHANT!...
T'INQUIÈTE PAS, ILSA... J'EN SORTIRAI TOUT SEUL!


MAIS CE SOIR-LÀ...
TU NE MANGES PAS?
J'AI DU MAL À RESPIRER ET LE COU DOULOUREUSEMENT RAIDE...


ET LE DOCTEUR CONSULTÉ...
C'EST EXTRÊMEMENT SÉRIEUX... JE CRAINS UN DÉBUT DE POLIO.


LA SOLIDE CONSTITUTION DU GARÇON A FINALEMENT TRIOMPHÉ DU TERRIBLE MAL.


ET APRÈS DE LONGS MOIS DE CONVALESCENCE...
GRANDE NOUVELLE! J'AI DÉNICHÉ UN BON EMPLOI À SIDNEY!


J'AI DÉJÀ LOUÉ UNE MAISON, FACE À LA PLAGE, DEVANT L'OCÉAN!
CHIC! ON POURRA NAGER TOUS LES JOURS.


LES CITÉS AUSTRALIENNES SONT TOUTES BATIES SUR LE LITTORAL ET JOUISSENT D'UN ÉTÉ QUI DURE 9 MOIS.


3


MAIS SIDNEY COMPTE, EN OUTRE, 41 PISCINES DE 50 M À CIEL OUVERT.
BRAVO, PETITE SOEUR! TU M'AS PRESQUE BATTU.
OH! JE FINIRAI BIEN PAR T'AVOIR UN JOUR...


EXCUSEZ-MOI... OÙ DONC AVEZ-VOUS APPRIS À NAGER?
ON N'A JAMAIS APPRIS. ON S'AMUSE TOUT SIMPLEMENT...


JE SUIS LE MONITEUR DON TALBOT. VOUS AVEZ TOUS DEUX DES MOYENS ÉTONNANTS, MAIS VOUS MANQUEZ DE STYLE... ACCEPTERIEZ-VOUS QUE JE M'OCCUPE DE VOUS?

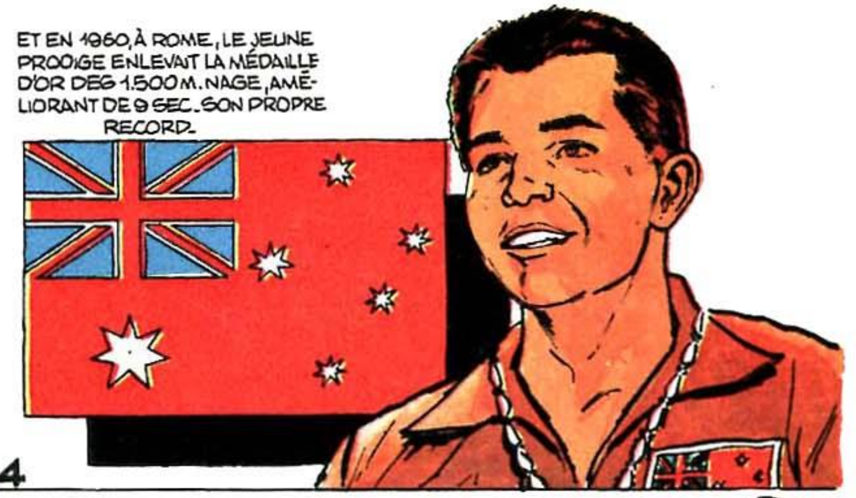

ET DÉSORMAIS, CHAQUE JOUR, APRÈS L'ÉCOLE...
SWIMMING'S BATHS


...L'ENTRAÎNEUR DE L'ÉQUIPE AUSTRALIENNE PERFECTIONNAIT DES DONS NATURELS DÉJÀ EXTRAORDINAIRES.
BRAVO! 2/10 DE MIEUX À MI-PARCOURS!


QUEL PROGRÈS DEPUIS UN MOIS!
À CE TRAIN LÀ, LES CHAMPIONS JAPS TROUVERONT BIENTÔT À QUI PARLER.


EN LA SEULE ANNÉE 1958, À 16 ANS, IL ENLEVAIT LES RECORDS DU 200, 400, 800, 1.500 M. ET DU MILE (1.609 M)


TOUT CELA EST FORT JOLI, MAIS TES ÉTUDES?
PAPA, ACCORDE-MOI ENCORE DE TENTER LES PROCHAINS JEUX OLYMPIQUES.


ET EN 1960, À ROME, LE JEUNE PRODIGE ENLEVAIT LA MÉDAILLE D'OR DES 1.500 M. NAGE, AMÉLIORANT DE 9 SEC. SON PROPRE RECORD.

FIN



l'honneur du

Au Nurburgring, Yori a gagné. Il est à égalité de points avec Miche









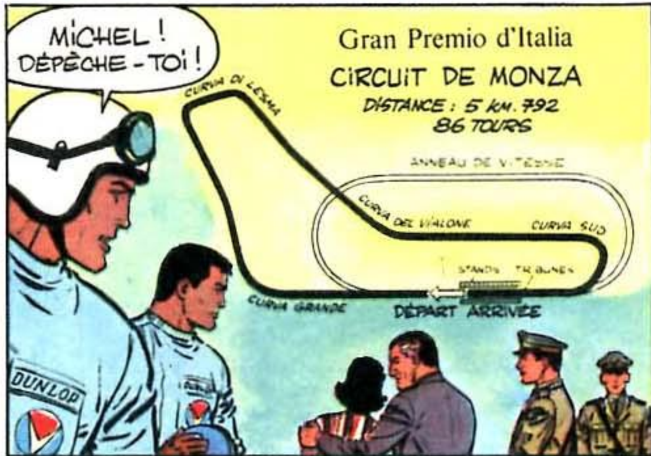


















SAMOURAÏ

MICHEL VAILLANT par Jean Graton

mais au Grand Prix d'Autriche, Michel a repris l'avance. A Monza...

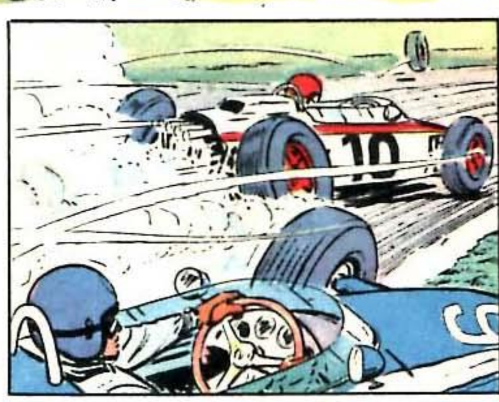


























A SUIVRE



UNE NOUVELLE AVENTURE DE JIMMY STONE

DISPOSITIF

Jimmy continue l'enquête à la base



















21

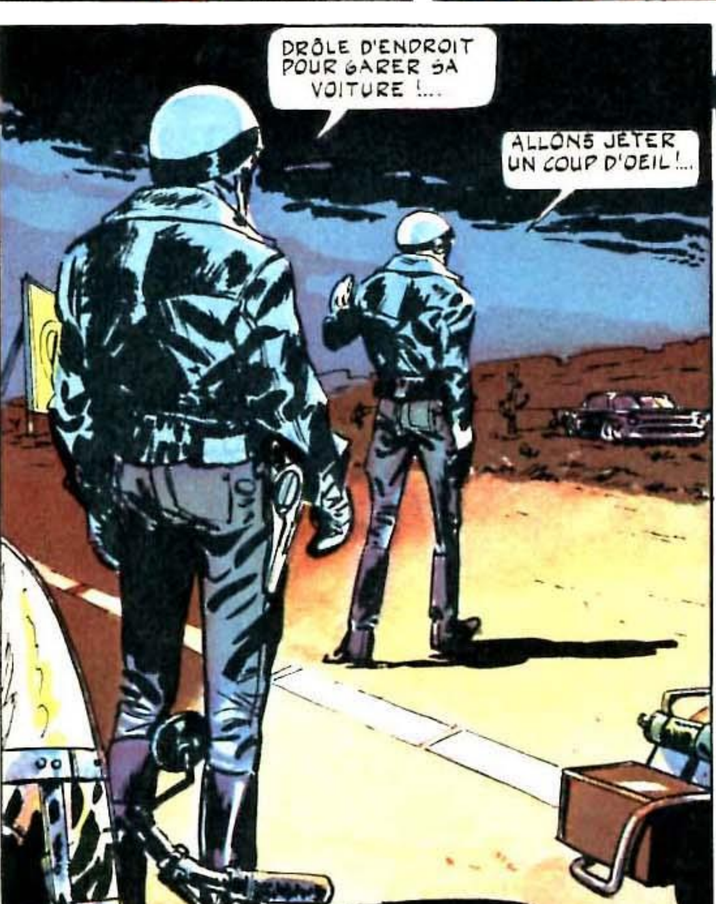
GUET-APENS par ATTANASIO FERNEZ

de San Diego. Un soir, on a tiré sur lui...























A SUIVRE

STRAPONTIN

Le chien de Wimpy est parti avec les vêtements des bandits

















chez les esquimaux



Seul Wimpy peut le faire revenir. Les bandits ont cédé...

DESSINS : BERCK TEXTE : GOSCINNY

















A SUIVRE

UNE NOUVELLE AVENTURE DE **LINE**

le secret du

Line a retrouvé son père dans la chambre 19























boucanier

PAR PAUL CUVELIER
SCÉNARIO DE GREG



du Flamant-Rose. Ils attendent le docteur...























LES ENQUETES DE
RIC HOCHET



L'OMBRE DE

Les compagnons de Ric sont tres mefiants. Lors de la promenade, ils l'ont poussé dans l'escalie













DERRIÈRE LUI, PARLANT DU COIN DE LA BOUCHE POUR ÉVITER D'ÊTRE REPÉRÉS...

IL N'A PAS MOUCHARDÉ! C'EST PEUT-ÊTRE UN TYPE SÛR! SI ON LUI FAISAIT CONFIANCE, FRED?...

NON! PAS QUESTION DE PRENDRE DES RISQUES! IL FAUDRA REMETTRE ÇA! ET VITE!!!





AU MAGASIN DE PAPIER, RIC A REÇU POUR TÂCHE DE TRANSPORTER À L'AIDE D'UN "CLARK" LES LOURDES RAMES DE CARTON...



CAMÉLÉON

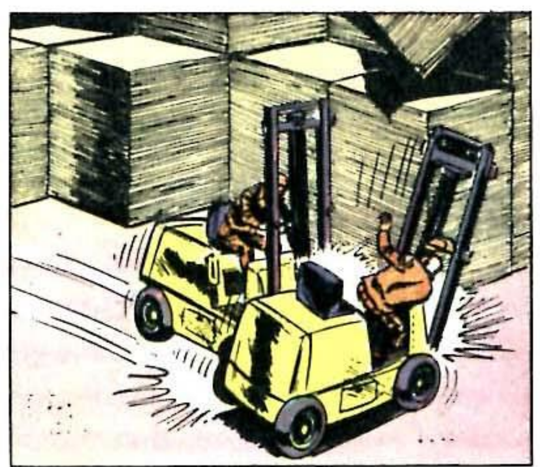
par TIBET et
A.P. DUCHATEAU
★
DECORS : MITTEI.











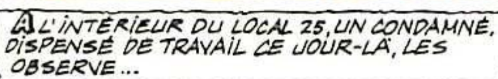




MADRE ! IL LUI A SAUVÉ LA MISE ! TU NE CROIS TOUJOURS PAS QU'ON POURRAIT FAIRE CONFIANCE À UN GARS COMME ÇA ?...

FAUDRA BIEN ! IMPOSSIBLE DE RECOMMENCER UNE NOUVELLE FOIS ! ON LE METTRA DANS LE COUP... MAIS AU DERNIER MOMENT ! CE SOIR...

COMME À LA FIN DE LA JOURNÉE LES PRISONNIERS REGAGNENT LEURS CELLULES...



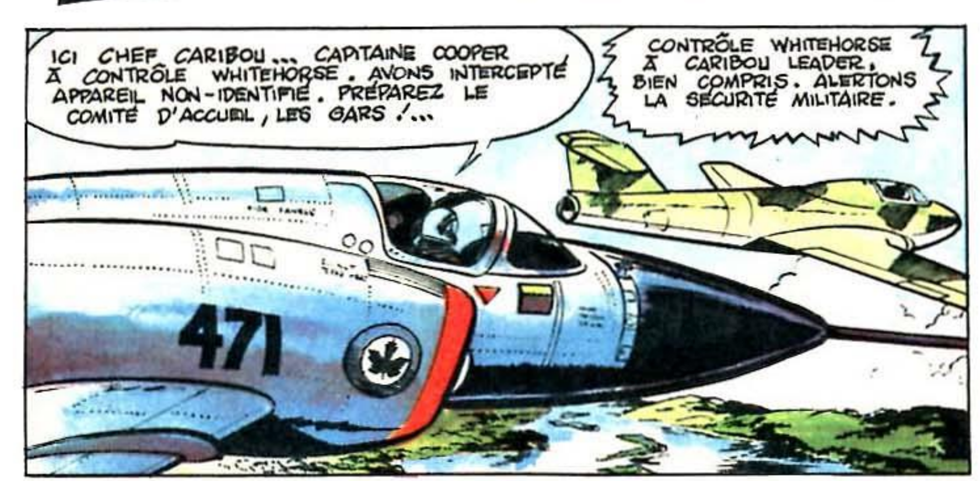




8



DAN COOPER


ICI CHEF CARIBOU... CAPITAINE COOPER À CONTRÔLE WHITEHORSE. AVONS INTERCEPTÉ APPAREIL NON-IDENTIFIÉ. PRÉPAREZ LE COMITÉ D'ACCUEIL, LES GARS !...
CONTRÔLE WHITEHORSE À CARIBOU LEADER. BIEN COMPRIS. ALERTONS LA SÉCURITÉ MILITAIRE.
471


CAPITAINE COOPER À PILOTE "CL 41" PRÉPAREZ-VOUS À ATTERRIR... ATTENTION ! PAS DE DÉROBADE. NOUS VOUS SURVEILLONS !


ET BIENTÔT, LES "TRIANGLE BLEU" ENCADRANT LEUR MYSTÉRIEUX PRISONNIER ARRIVENT AU-DESSUS DE WHITEHORSE...


HOTEL
ROUGENS
RADIO


QUELQUES INSTANTS PLUS TARD, LES TROIS AVIONS S'ALIGNENT DANS L'ANGLE DE LA PISTE ET SE POSENT...
71


OHÉ ! DE L'AVION ! DESCENDEZ !
5


AH ! LES "M-P" SONT LÀ POUR LA RÉCEPTION... JE VAIS SAVOIR QUI SONT CES FARCEURS...


HEIN ?... MAIS ?! MA PAROLE ?! LES POLICIERS SALUENT MES PRISONNIERS... ALORS ?!... ILS AVAIENT DIT VRAI !...


BON SANG !? C'EST... C'EST BIEN VOUS !... AIR COMMODORE LAROCHELLE...
ALLONS, NE FAITES PAS CETTE TÊTE-LÀ, COOPER. VOUS NOUS AVEZ BIEN POSSÉDÉS... ET POURTANT...

Les ACROBATES du CIEL

a intercepté un avion mystérieux non-immatriculé survolant le territoire canadien. PAR A. Weinberg





(1) LIGNE MÉDIANE DE DÉFENSE CANADIENNE QUI SUIT APPROXIMATIVEMENT LE 55ème PARALLÈLE.

















ATTENTIO

Cette date marque le début du grand **CHAMPIONNAT INTER-REGIONAL DES JEUNES**, organisé par **Tintin** et **Paris-Normandie**, avec le concours de **Circuit 24** et des **Pierres Magiques.**

Grands et petits qui habitez Lisieux, venez marquer des points pour votre ville, à partir de 14 h 30, Place Thiers.

Vous pouvez de cette façon faire sélectionner votre ville, pour représenter le Calvados à la Grande Finale Inter-départementale qui se disputera à



N !... UNE DATE : JEUDI 15 OCTOBRE ! UNE VILLE : LISIEUX !



Rouen, au printemps prochain.

Attention, pour le premier jeu, vous devez vous munir d'un bulletin d'inscription, à retirer chez les commerçants de votre ville. Au verso de ce bulletin, dans le cadre réservé à cet effet, vous devrez coller la partie du dessin figurant ci-contre, ainsi que l'autre partie de ce dessin qui paraîtra dans « **Paris-Normandie** » du jeudi 15 octobre.

N'oubliez pas que Lisieux marquera des points en fonction du nombre de bulletins remplis qui seront ramenés, ce jour-là, au **Super-Car de « Paris-Normandie ».**

D'autre part, ce **Championnat des Jeunes** vivra sa deuxième journée le **JEUDI 22 OCTOBRE** à **ORBEC** (Place de la Mairie).



Amis d'Orbec, venez nombreux, ce jour-là, essayer à votre tour de faire sélectionner votre ville



pour la finale, et n'oubliez pas de retenir, dès à présent, chez votre marchand de journaux, le prochain numéro de **Tintin** dans lequel paraîtra le demi-personnage que vous devrez nous rapporter.

TOUS LES CADEAUX

du fromage des Ducs
SONT
POUR **VOUS !**



Dans chaque boîte de votre fromage, vous trouverez la possibilité de recevoir les jeux les plus passionnants et les plus variés : jouets à découper, puzzles, collections de bateaux,

UNE COLLECTION
DE **DISQUES**
ET LES CÉLÈBRES
DALMATIENS

que vous pouvez fabriquer vous-mêmes.



demandez bien à votre maman votre fromage Les Ducs

CRÉMEUX ET DOUX, c'est le fromage de **VOTRE SANTÉ.**

dans sa boîte jaune à bande rouge !

J. CHAMINADE - MARKETING



C'est bien entendu au Japon qu'est fabriqué ce petit téléviseur « de poche » qui vient d'être présenté à la Foire d'Automne de Vienne. Quel plaisir d'être ainsi certain de retrouver, à l'heure dite, où que l'on soit, Thierry la Fronde, Steve Mac Queen ou « Les Incorruptibles » !

COMMENT PILOTE DE

III Des rallies de grands rallies

ENFIN, voici le jour du départ. Tout est en ordre. Vous vous êtes bien reposé, votre coéquipier a fait de même, les papiers de la voiture et les notes de reconnaissance sont rangés soigneusement, l'outillage est facilement accessible (vous avez prévu un nécessaire de dépannage assez complet). Dans quelques minutes, ce sera votre tour d'être appelé sur la ligne de départ...

Avec votre coéquipier, vous formez une équipe, un tandem que rien ne doit dissocier. Le choix de ce compagnon d'aventure est très important, essentiel même. Vous devez vous entendre à la perfection. C'est une chose d'avoir un « bon copain » avec qui il est agréable d'aller au cinéma ; c'en est une autre que de vivre avec lui pendant tout un rallye, au cours duquel il vous arrivera de vous disputer sévèrement quand la fatigue se fait sentir ; de compter sur lui « les yeux fermés » quand il s'occupe de la navigation, ou quand il conduit, et de savoir qu'il peut compter sur vous de la même façon quand c'est vous qui êtes aux commandes...

Quoi qu'il en soit, l'un de vous deux doit être le chef, celui qui décide dans les « coups durs ». Ce qui ne veut d'ailleurs pas dire que les décisions ne doivent pas être prises d'un commun accord.

« ... Cinq, quatre, trois, deux, un !... C'est parti !... »

Rien ne sert de prendre un départ sur les chapeaux de roues ! Il faut commencer à rouler tranquillement, bien à sa main et, dans les premiers kilomètres, vérifier que tout va bien. Les reconnaissances auront servi à déterminer quels sont les secteurs faciles (ceux où respecter la moyenne imposée, généralement 60 km/h, ne pose pas de problème), ceux où il importe de ne pas perdre de temps, donc de ne pas faire de faute de navigation (secteurs moyens qui opèrent déjà une sélection), et ceux où il est très difficile de respecter la moyenne (secteurs qui sont parfois de véritables courses de vitesse sur la route).

SA MAJESTE LE « CHRONO »

En fonction donc de ces renseignements, vous décidez du « train » à suivre, sans vous préoccuper de ce que font



Dans les rallies, il faut arriver aux contrôles ni trop tôt, ni trop tard... (Photo P. Dreux.)

les autres. Si vous ne faites pas d'erreur, vous vous rendrez compte, avec l'expérience, que vous avez de fortes chances d'être classé honorablement.

En toutes circonstances sauf, bien entendu, dans les secteurs routiers difficiles, ou durant les étapes spéciales de classement, l'essentiel est de ménager la voiture : les freins, l'embrayage, la boîte de vitesses, la suspension, le moteur, tout ce dont vous aurez besoin dans les épreuves de vitesse pour faire un bon « chrono ».

Un rallye de 500 km ne se joue généralement que sur quelques dizaines de kilomètres ; il importe donc que la voiture soit encore « fraîche » et qu'elle puisse donner son maximum à ces divers moments. De même, le conducteur et son passager doivent se relayer pour pouvoir se détendre, à moins que l'itinéraire soit particulièrement difficile et nécessite les services du navigateur-chronométreur. Car, à chaque instant, il faut savoir exactement où l'on en est, combien l'on a fait de kilomètres depuis le dernier contrôle, combien il en reste à faire jusqu'au prochain contrôle, combien de temps il reste, combien l'on a de minutes d'avance ou de retard. En règle générale, il est bon de disposer toujours de plusieurs minutes d'avance pour tenir compte du risque imprévisible : petite erreur de navigation, crevaison, petite panne, etc. Ce « capital », il faut le conserver et ne pas ralentir la cadence sous prétexte que « l'on a le temps ».

Aux contrôles horaires, vous rangerez votre voiture bien sur le bas-côté (attention au concurrent en retard qui arrive



Un virage pris un peu trop vite... et c'est, sinon le drame, du moins la fin de tous les espoirs... (Photo P. Dreux.)

en trombe et qui peut provoquer un accident), vous irez vérifier si l'heure des chronométreurs correspond à celle de votre chronomètre et vous viendrez pointer à votre heure idéale, sans affolement.

Dans les épreuves spéciales, les tests de classement, vous chercherez, bien entendu, à aller aussi vite que vos possibilités, votre voiture, votre connaissance du parcours vous



DEVENIR COURSE



le permettent, mais vous ne devrez pas oublier qu'il ne sert à rien de vouloir « casser la cabane » comme on dit ! Si vous devez vous casser... la figure et naturellement « plier » votre voiture, la belle avance !... C'est votre premier rallye, essayez déjà de le terminer !

A l'arrivée, vous vous serez fait quelques camarades, dont certains pourront vous donner d'utiles conseils s'ils ont déjà un peu d'expérience. Vous en verrez, avec des airs de matadors, qui auraient dû gagner si..., qui n'ont pas eu de chance, dont la voiture ne marchait pas, etc. Mais d'autres auront la satisfaction sereine du travail terminé et bien fait : ceux qui veulent apprendre et faire des progrès. Ceux-là sont dans le vrai, qui n'ont d'autre ambition que de se prouver à eux-mêmes qu'ils sont capables, pour leur plaisir personnel et non « pour la galerie ».

L'ENTREE DANS LES GRANDS RALLIES

Quand vous vous serez classé trois fois dans des rallies nationaux (c'est-à-dire que vous les aurez terminés), vous pourrez demander une LICENCE INTERNATIONALE donnant droit à disputer de grands rallies.

week-end aux internationaux

Si, pour l'essentiel, le problème est le même que pour les petites rallies, il est cependant plus complexe. Deux situations doivent être envisagées. La première est celle des VERITABLES AMATEURS, ceux qui courent pour leur plaisir, n'espérant rien d'autre que de disputer un rallye de temps en temps pour en goûter l'atmosphère particulière. C'est le cas notamment de nombreux Anglais qui prennent part chaque année au Rallye de Monte-Carlo. Peu importe de se bien classer : l'important est d'arriver... au soleil de la Principauté de Monaco !

Différente est la position des concurrents qui prennent le départ d'un grand rallye international avec « les dents longues » : d'abord les PROFESSIONNELS ou SEMI-PROFESSIONNELS qui vivent au volant d'une voiture et qui disposent du soutien puissant des constructeurs ; ensuite les AMATEURS FORTUNES qui peuvent s'aligner au départ avec une voiture neuve qui leur donnera le maximum de chances de se bien classer ; enfin les AMATEURS AMBITIEUX dont les moyens limités posent le délicat problème du choix de la voiture. Car une voiture bonne pour le « Rallye de Monte-Carlo » n'est pas forcément bonne pour la « Coupe des Alpes » ou le « Tour de France automobile »...

10.000 KM ET TROIS SEMAINES D'ABSENCE...

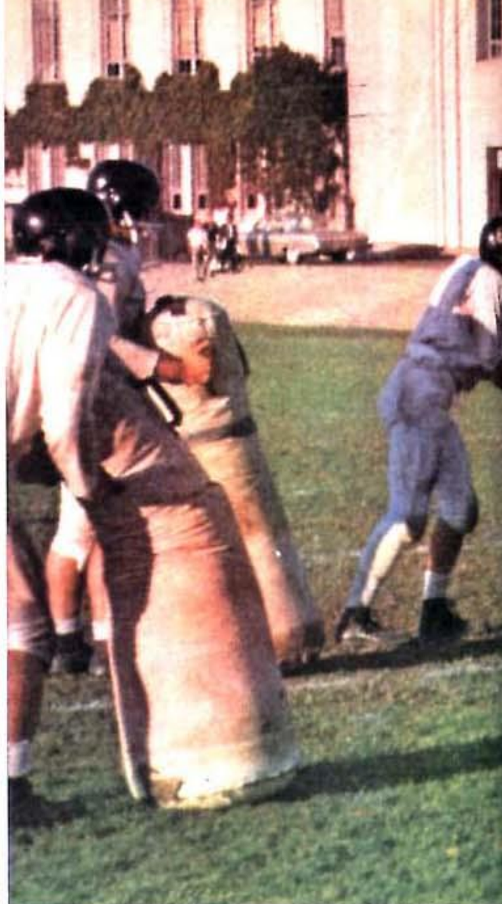
Toujours pour des questions de budget, le choix se portera de préférence sur une voiture de petite ou moyenne cylindrée, moins chère à entretenir, française ou étran-

SUITE PAGE 30

Peter Jopp, sur FORD « Falcon Sprint », au Rallye de Monte-Carlo 1964.

UN livre publié aux Etats-Unis il y a dix ans s'intitulait « La Saga du foot-ball américain ». Une saga est une de ces vieilles ballades scandinaves qui content les exploits des guerriers nordiques. Le terme était bien choisi pour ce sport typiquement américain !

En effet, cette succession de matches homériques, de luttes intestines, de réunions houleuses, de hauts-faits personnels qui, en moins de 100 ans, ont donné naissance non à une variante hybride de football européen et de rugby, comme on le prétend souvent, mais à un jeu hautement individualisé, c'est une véritable épopée !...



UNE GUERRE SANS MERCI ENTRE DEUX COMMANDOS DE ONZE HOMMES : LE FOOTBALL AME



La fanfare de Californie écrit « Cal » sur son terrain, avant le coup d'envoi d'un match.



Des joueurs aux épaules d'autant plus impressionnantes qu'elles sont bien rembourrées, attendent leur tour d'entrer en jeu.

DANS LA MELEE, LE BALLON EXPLOSE !...

Il faut pourtant en chercher les sources dans le football et le rugby anglais qu'on jouait dans les collèges de la Nouvelle Angleterre au 19ème siècle. On y pratiquait souvent le « balown », où l'on était autorisé à taper le ballon du pied et du poing. Le premier match entre collèges eut lieu le 6 novembre 1869; il opposait ceux de Rutgers et de Princeton; puis se joignirent à ces deux équipes celles de Yale et de Colombia (New York) pour former la première ligue américaine et élaborer des règles communes : en effet, celles-ci dépendaient jusque-là beaucoup de la taille du terrain et les équipes pouvaient compter 10, 11, 15 et même 20 joueurs chacune. Lors du premier match disputé selon ces règles — Princeton—Yale — le choc des joueurs dans la première mêlée fut tel que l'on entendit une forte détonation : c'était le ballon qui venait d'éclater ! Il fallut près d'une heure pour en trouver un autre... car c'était un dimanche et les magasins étaient fermés !...

A Harvard, on jouait au rugby, qui fut, dit la petite histoire, « inventé » par William Webb-Ellis, lequel, en 1823, stupéfia joueurs et spectateurs en portant le ballon d'un bout à l'autre du terrain pour marquer un but, lors d'un match à la Rugby School, en Angleterre : les adeptes de cette « amélioration » furent nombreux et, 20 ans plus tard, un ensemble de règles donnait naissance à un nouveau sport. Pourtant le rugby que l'on jouait à Harvard était assorti de certains aménagements des plus originaux : entre autres, un joueur était autorisé à courir en portant le ballon tant qu'il était poursuivi. Après n'avoir trouvé des adversaires qu'au Canada, Harvard rencontra en 1875 le premier club américain : le collège de Tufts.

Entrainement sur mannequins de sable : les « dummies ».

RICAIN

DES PLACAGES MASSIFS

Dans la plus grande anarchie, des matches se disputèrent au cours des années suivantes entre partisans du rugby et partisans du football, sur des terrains dont la taille variait du simple au double et la forme du carré au rectangle allongé, avec des équipes aux effectifs incertains, avec des équipements mal définis, inspirés par le souci de légéreté et de protection aussi bien que par le goût typiquement étudiant de la mascarade ! Ce chaos appelait une unification des règles : elle eut lieu en 1880, au cours de la Convention de Springfield, qui réunit tous les protagonistes.

On fixa la taille du terrain : 160 × 330 pieds. On réglementa la possession du ballon par un article connu comme le « yards-in-downs », le « down » étant le fait que le camp en possession du ballon mette celui-ci à terre, involontairement ou non. Cette règle stipule que le camp fait les remises en jeu tant qu'il réussit, en 3 « downs » successifs, à avancer de plus de 5 yards. S'il perd la balle, la remise en jeu est effectuée par l'autre camp à l'endroit du dernier « down ». La manière de compter les points était la même que celle du rugby, mais le barême était différent. De plus, on accorda des points pour la « safety », marquée contre une équipe quand celle-ci, portant le ballon, se fait pousser derrière sa propre ligne de but.

Le placage fut autorisé, mais à la suite de brutalités, on interdit l'usage des bras et des mains pour bloquer un adversaire non porteur du ballon. C'est pourtant ce placage massif qui fit (et fait toujours) l'originalité du football américain !

18 MORTS ET 200 BLESSES EN UN AN !...

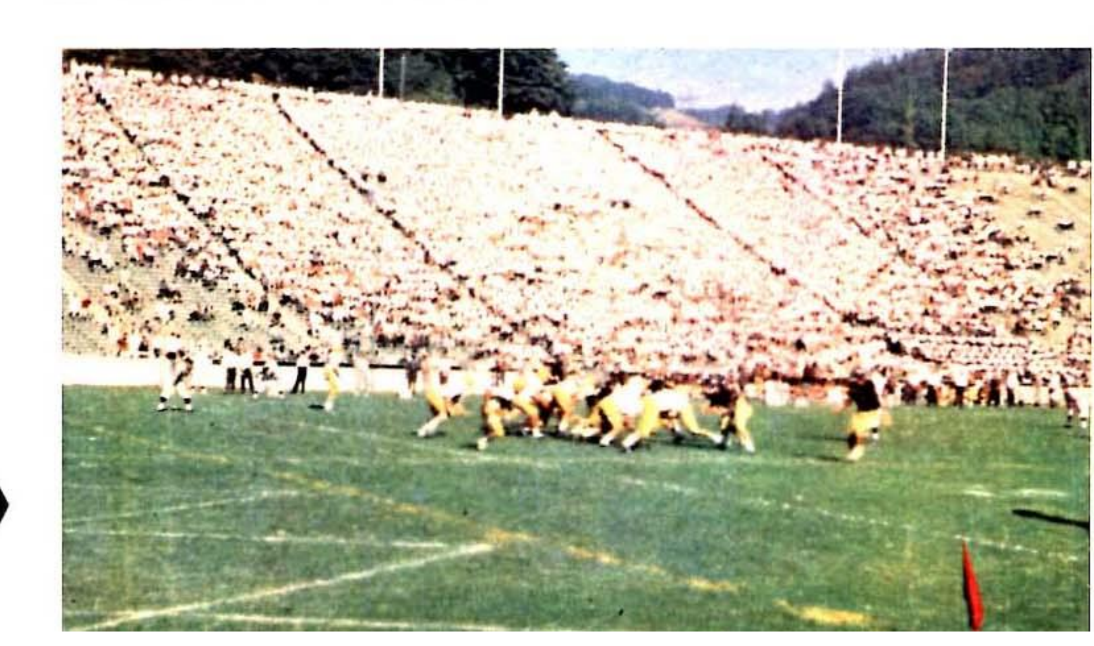
Les entraîneurs imaginèrent, au lieu de la mêlée classique, lors d'une remise en jeu, d'entourer le porteur de ballon des 10 joueurs restant, qui faisaient office de charrue et plaquaient sans pitié les adversaires qui tentaient l'interception. Le score-fleuve de 158—0 obtenu par Harvard dans un match en 1886, montre la suprématie du « Jeu de masse », ainsi qu'il fut baptisé !

Cette technique survécut ainsi, sous diverses variantes, pendant 15 ans. Mais l'année 1905 vit 18 morts et près de 200 blessés graves sur les terrains ! Le jeu fut suspendu en Californie et à Columbia. La situation devint confuse et ne fut sauvée que par l'adoption commune de nouvelles règles autorisant entre autres la passe en avant et limitant le nombre de « plaqueurs » en ligne à 6.

Pourtant, les 33 morts de l'année 1909 provoquèrent une nouvelle série de modifications : on combla des lacunes, car certaines équipes prenaient les règles au pied de la lettre : c'est ainsi que, régulièrement, un joueur de Carlisle, pendant un match contre Chicago, courut derrière les spectateurs massés sur la ligne de touche et réapparut dans l'en-but de Chicago pour marquer un essai sur la passe d'un partenaire ! Aujourd'hui, cette tactique serait illégale !

Les règles n'allaient plus dès lors subir que des changements mineurs.

SUITE PAGE 36



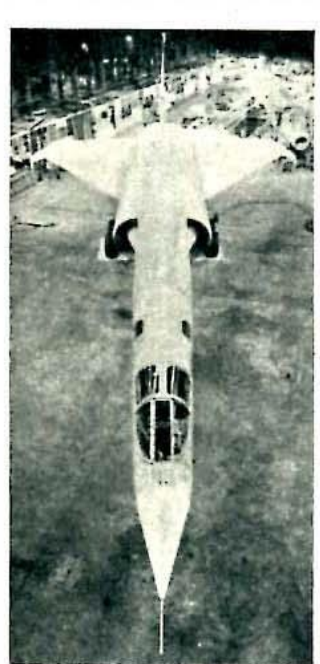
Mêlée près du but (marqué de losanges) : le quarterback s'échappe par l'aile droite. ▶

L'AVION ELECTRONIQUE

SUITE DE LA PAGE 3

Pour cela, on équipe le bord de fuite de *volets* qui doivent être aussi grands que possible. En général, le bord de fuite de l'aile est partagé entre ces volets et les *ailerons* qui permettent d'incliner l'avion dans les virages. Sur le TSR.2, on a tout simplement supprimé ces ailerons afin de laisser plus de place aux volets, l'action des ailerons étant remplacée par le braquage en sens différents des éléments horizontaux de l'empennage, système inauguré sur le « Trident ».

La propulsion du TSR.2 est assurée par deux réacteurs Bristol-Siddeley « Olympus » à post-combustion, de près de 15 tonnes de poussée chacun. Etant donné que le poids du TSR.2 doit être de l'ordre de 35 à 40 tonnes au départ (réservoirs pleins), on voit que le rapport poids-poussée est effectivement assez proche de 1. D'autre part *l'Olympus* est un réacteur relativement économique, ce qui permet de tirer le maximum de kilomètres des 15.000 litres — au moins — de carburant, emportés tant dans le fuselage que dans les réservoirs sous l'aile. De plus, pour les convoyages ou les missions sur très longues distances, le ravitaillement en vol est prévu.



DES RADARS QUI « LISENT » LE TERRAIN

Pour permettre à l'avion de naviguer vers son objectif et d'attaquer quel que soit le temps, il est équipé d'un système automatique qui ne peut être brouillé par l'ennemi. La navigation est assurée par des radars dont les antennes disposées à plat dans les flancs du fuselage « lisent » le terrain survolé, des deux côtés de la trajectoire. Un autre radar regarde vers l'avant, détecte le relief et permet à l'avion de survoler le sol à basse altitude, sans risque de le percuter. Il est si sensible qu'il est capable de détecter les lignes de haute tension et de commander à l'avion la manœuvre pour les éviter !..

Traitées par une batterie de calculateurs électroniques, les observations des radars sont transmises au « pilote automatique » d'une part et, d'autre part, à un appareil permettant à l'équipage de suivre le trajet parcouru sur une carte qui se déroule automatiquement.

GUIDAGE ET PILOTAGE ELECTRONIQUES !

Ainsi, tout le vol est assuré électroniquement, l'équipage ayant seulement une fonction de contrôle, mais pouvant aussi, bien entendu, reprendre les commandes à tout moment. Les manœuvres de décollage et d'atterrissage lui sont aussi confiées, encore que l'atterrissage puisse se faire également sans intervention humaine, si le temps est mauvais.

Pour sa fonction de reconnaissance, le TSR.2 peut emporter un équipement extraordinaire permettant de photographier de jour et de nuit et de transmettre immédiatement des images de télévision à son lieu de décollage par exemple.

Il peut paraître effrayant de se confier ainsi à des machines électroniques. Mais, pour l'équipage, toutes les précautions ont été prises. Par exemple, si le radar de relief tombe en panne, l'avion effectue aussitôt une « chandelle » qui l'amènera directement à une altitude de sécurité.

Enfin, le TSR.2 a été conçu pour pouvoir être basé sur un aérodrome isolé, sans qu'il soit nécessaire de l'entourer d'un « support technique » volumineux.

Une première série de cinquante TSR.2 est en fabrication, dont les premiers exemplaires entreront en service dans environ deux ans.

C'est non sans soulagement que, grâce au TSR.2, la Royal Air Force verra ses formations s'équiper d'un matériel ultra moderne, enfin digne de sa glorieuse tradition.

Roland de NARBONNE

ROLAND DE NARBONNE ETAIT A FARNBOROUGH

La semaine prochaine, il fera pour vous LE POINT SUR L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE BRITANNIQUE EN 1964

COMMENT DEVENIR PILOTE DE COURSE

SUITE DE LA PAGE 25

gère. Mais il faut néanmoins compter sur une mise de fonds de l'ordre de un million et demi d'anciens francs à deux millions, selon le type retenu. Une voiture de TOURISME de préférence — les GRAND TOURISME sont nettement plus chères — normale ou améliorée. Plutôt « AMELIOREE », puisque les deux catégories sont souvent confondues. « Améliorer » une voiture de série, c'est lui faire subir diverses transformations autorisées par l'Annexe J du Code Sportif International. Et cela coûte très cher : de 500 à 3.000 F actuels, ou même plus. Comme vous le voyez, les portes sont de plus en plus difficiles à ouvrir pour entrer dans le monde des compétitions...



L'heure H... Derniers conseils à Gendebien, sur FERRARI, au départ du Tour de France Automobile de 1960. (Photo P. Dreux.)

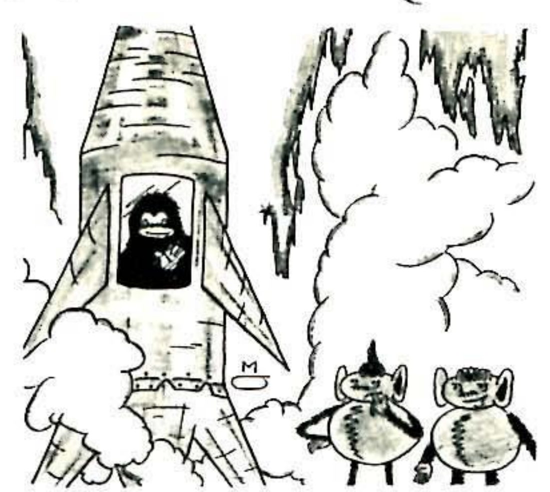
A ces complications s'ajoutent, pour les rallies internationaux, des frais sans commune mesure avec ceux des « rallies de week-end » : parcours de plusieurs milliers de kilomètres, dont une bonne partie doit être reconnue avec minutie, longues épreuves de classement qui fatiguent énormément les voitures (d'où frais de remise en état), frais de séjour à l'hôtel pendant les reconnaissances, deux jours avant et un jour après le rallye (si l'on a la chance de le terminer), risques de casse mécanique, frais d'essence, d'huile, de pneus (pour Monte-Carlo, certains pneus à clous d'origine finlandaise coûtent 1.000 francs actuels pièce !).

Compte tenu du développement du rallye, une épreuve comme Monte-Carlo représente, avec les reconnaissances d'itinéraires, environ 10.000 kilomètres, et trois semaines d'absence pendant lesquelles on doit vivre à l'hôtel. Il faut une bien grosse tirelire pour s'offrir ce plaisir ! Et si vous voulez courir pour vous distinguer, cela vous coûtera une fortune et vous ne serez même pas à armes égales avec les pilotes professionnels, qui, le plus souvent, bénéficient de voitures d'usines, parfaitement au point et pour lesquelles ils n'ont aucun frais à engager. Mais il y a quand même une chance de salut... *(à suivre)*

Alain Bertaut.

HUMOUR COMIQUE

PAR
JEAN-MARC
CAHIER



— Je n'arrive pas à comprendre que des êtres ayant l'air si stupide réussissent à fabriquer de tels engins !



— Tiens ! Toi aussi tu es de corvée de pluie ?



— Ce brouillard, si loin de la Terre, c'est quand même curieux !...





— On ne m'y reprendra pas à me vendre une échelle en caoutchouc !...

DES CHEVAUX ET DES FREINS

CETTE fois, c'est officiel : la nouvelle PEUGEOT de moyenne cylindrée (6 ou 7 CV fiscaux) sera lancée avant la fin du printemps 1965. Les prototypes ont déjà effectué plus de 3 millions de kilomètres et les livraisons commenceront dès la présentation de ce modèle, qui a déjà fait couler beaucoup d'encre. Mais au Salon, PEUGEOT avait deux autres « vedettes » à offrir au public : ses nouveaux moteurs, plus puissants et ses nouveaux freins assistés « Thermostables », dont « Tintin » vous expliquera le principe et le fonctionnement dans son prochain numéro. A noter aussi, sur les nouvelles berlines « 404 », de nouveaux sièges à côtes, améliorant le confort et de nouvelles poignées intérieures, du type « à palettes », pour l'ouverture des portes (notre photo).



LES JEUX OLYMPIQUES AUX CHAMPS-ELYSEES

Pour qu'on puisse assister, sans faire le voyage, aux **Jeux Olympiques de Tokyo**, les camions **Unic**, ont eu la bonne idée d'installer dans le hall d'exposition de leur siège social (1) un vaste centre d'informations olympiques. Téléviseurs, télescripteurs, appareils de radio, panneaux d'affichage des résultats comparés, épreuve par épreuve, des Jeux de Rome et de Tokyo, permettent de suivre ces derniers, au fur et à mesure qu'ils se déroulent. En outre, des photos et des textes particulièrement significatifs retracent l'histoire des Jeux Olympiques, depuis l'Antiquité jusqu'en 1960 et donnent toutes les précisions utiles sur les Jeux de Tokyo.

(1) L'entrée de l'exposition est libre et le hall du 140 Champs-Elysées est ouvert tous les jours, de 10 h. à 22 h.

TINTIN SPORTS

SAMEDI prochain 17 octobre, sur le stade Yves du Manoir à Colombes, le XV de France rencontrera celui des Fidji (ou Fiji). L'événement est attendu avec d'autant plus d'intérêt que ce sera la première fois que les Fidjiens (ou Fijiens) se produiront devant le public parisien. Ceci au terme de deux premières étapes : l'une au Pays de Galles, l'autre en France — à Lyon, Perpignan, Toulon et Biarritz — au cours de laquelle ils auront pu se familiariser avec nos habitudes et nos méthodes, et se trouver ainsi en mesure de rivaliser avec le Quinze de France de Michel Crauste qui, cet été, s'est couvert de gloire au cours d'une inoubliable tournée en Afrique du Sud.

DES ATHLETES AU TEINT CUIVRE

Mais qui sont ces joueurs débarqués de l'archipel des Fidji ? On disait d'eux autrefois : « Ce sont des indigènes ». On précise aujourd'hui : « ce sont des hommes civilisés, courageux, bien éduqués et travailleurs », De fait, leur équipe comprend cinq instituteurs, deux officiers, trois soldats, trois planteurs de cannes à sucre, un aide pharmacien, un agent de police, un mécanicien, un employé de mine d'or, un conducteur de travaux, un portier d'hôtel, un charpentier, un employé des tabacs, un docker et un manœuvre.

Ils ne sont ni blancs ni noirs. Mais on les apparente aux Maoris de Nouvelle-Zélande à cause de leur teint cuivré et de leur grande taille. Ils ont un visage haut avec un nez large et saillant. Le directeur de leur tournée, M. D. W. Brown, qui les a précédés à Paris, nous a ainsi tracé d'eux ce saisissant portrait :

— Les Fidjiens aiment la société. Ils sont aimables, serviables, ouverts et franchement gais. Hôtes généreux, ils adorent les distractions, la danse en particulier. Le twist les a séduits. Ils aiment bien manger et leur appétit parfois, fait peur. Ils évitent l'alcool, fument peu. Par contre ils ont un très net respect pour la religion; méthodistes, ils fréquentent assidûment les chapelles où ils se confondent en prières ».

DE LA « JUPE »... AU MAILLOT DE RUGBY

Les Fidjiens ont leur boisson préférée : le Jagona ou Kawa, fabriqué avec la racine d'un arbuste de leurs îles. Ils en ont apporté quelques grosses bouteilles dans leurs malles. On les reconnaît dans la rue parce qu'ils portent une petite jupe. Les Ecossais ont le « kilt »; eux arborent le « sulus », à la fois ample mais seyant.

Sur le plan sportif, ce sont de magnifiques athlètes. Ecoutez ce qu'en pense M. D. W. Brown :

— Leurs principales qualités sont l'adresse, la vitesse d'exécution, l'excellente improvisation. Très rapides, ils sont une gêne constante pour l'adversaire. A tel point que lors de notre récente tournée en Australie (1961) les critiques locaux écrivaient : **« Les Fidjiens ont-ils été créés pour le rugby ou bien est-ce le rugby qui a été inventé pour eux ? »**

En fait, leur style s'apparente parfaitement au nôtre en matière de rugby. Et aussi à celui des Irlandais. Peu leur en chaut de perdre un match. Ils se livrent toujours à fond. Le harcèlement incessant est à la base de leur tactique. A tel point que, chez eux, ils jouent pieds nus. Pourtant à Colombes, après avoir poussé, avant le match, leur cri guerrier tout comme les Néo-Zélandais, ils pénètreront chaussures aux pieds sur le terrain. Ils se sont entraînés pour celà.

Cette confrontation, on le voit, ne pourra être qu'une excellente mise en condition physique pour notre équipe de France avant le tournoi des Cinq Nations dont le début est fixé au samedi 9 janvier, avec France-Ecosse à Colombes.



Le maillot des joueurs de l'équipe fidjienne est frappé du palmier.

SAMEDI, A COLOMBES

FIJI R.F.U. 1964

L'ÉQUIPE DES FIDJI FACE AU XV de FRANCE



1. Suliasi Cavu, capitaine de l'équipe fidjienne.

2. Josateki Nasova vice - capitaine de l'équipe.

3. Joji Tukana, un des moustaches de l'équipe.

DE REDOUTABLES ADVERSAIRES

Sans être de la prime jeunesse, l'équipe fidjienne est plus jeune que le Quinze de France : 25 ans de moyenne pour les attaquants (trois quarts et demis), 26 ans pour les avants. Moins lourde aussi est leur ligne d'avants : 88 kg. contre 95 aux Tricolores. Bonne taille, par contre : 1 m 74 pour les arrières, 1 m 81 pour les avants.

Le plus petit d'entre tous est Jone Raikuno (1 m 66), le plus grand Jolame Tale, un bel avant de 1 m 90. Le plus léger, toujours Jone Raikuno, ne pèse que 71 kgs; le plus lord est l'avant Vereniki Nalio, 102 kgs. Le benjamin Setariki Vola, un attaquant, accuse 20 ans; les doyens sont Suliasi Daunitutu et Petero Rasiosateki (31 ans), deux avants.

De sorte que pour les héros français de Springs (Afrique du Sud) les Fidjiens vont être des adversaires dangereux par leur vitesse, leur adresse, leur sens de l'offensive. Leur palmarès en atteste : victoires successives sur la Nouvelle-Zélande (Maoris) en 1957, sur les Barbarians puis sur l'Australie (1954). Et enfin un nul avec l'Australie (1961) avant un excellent comportement final ces dernières semaines au Pays de Galles.

Alors, gare à ces démons de Fidjiens...

GEO VILLETAN.

SACHEZ TOUT SUR L'ARCHIPEL DES FIDJI

L'Archipel des Fidji de la Mélanésie est situé entre les Nouvelles Hébrides et les îles Tonga dans l'Océan Pacifique. Il comprend 250 îles dont un grand nombre ne sont pas habitées. Mais les deux principales, Viti-Levu et Vanua-Levu, ont une énorme activité. Superficie totale : 18.360 km2 pour environ 170.000 habitants.

Suva en est l'actuelle capitale (2.000 habitants), dans l'île de Viti-Levu.

Sa position géographique, sur la route de Sidney (Australie) à San Francisco (Californie), lui donne une importance commerciale très importante.

Ressources : Culture de la canne à sucre, du coprah, des bananiers. Le commerce des perles et de la nacre y est très développé.

Sports : On y pratique plus le rugby que le football; il y a été implanté par les néo-Zélandais vers 1913.

FREDERIC BELOT PART EN GUERRE

TOUS les jours à 20 h 15, vous pouvez voir sur la 2ème chaîne le nouveau feuilleton : L'ABONNE DE LA LIGNE U (à partir du 14 octobre).

40 épisodes de 15 minutes sont prévus. Cette vaste enquête policière de **Frédéric Belot**, est le premier des quatre romans de Claude Aveline, **« Suite Policière »**, adapté spécialement pour le petit écran et réalisé par Yannick Andréi. Une brillante distribution réunit : Jacques Dacqmine (dans le rôle principal de Belot), Jacques Duby, Jean Galland, Maria Mauban, Marie Déa, Pierre Dac, etc... 40 épisodes au cours desquels tout Paris se passionne pour les aventures du mystérieux abonné, riches—oh ! combien—en péripéties et rebondissements. Vous serez passionnés, vous aussi, et vous suivrez dans ses moindres détails, cette enquête si difficile, menée pourtant brillamment par Belot, l'As de la Brigade Criminelle à la Police Judiciaire.

Qui est Tavernier, dont l'assassinat demeure si mystérieux ? C'est le directeur d'une agence automobile, tué par un inconnu de 6 balles dans le dos. Cet assassinat a lieu en plein jour, au rond-point des Champs-Elysées, exactement au terminus du 83 (anciennement ligne U).

L'assassin, profitant de l'affolement général, disparait dans la foule et le seul indice capable d'éclaircir ce mystère est son signalement précis, donné par Mme Collet, jeune provinciale venue à Paris pour le Salon de l'Auto, et qui était assise à côté du meurtrier. Ce témoin précieux sera interrogé par Belot et Picard, chargés tous deux de l'affaire. L'enquête semble piétiner, quand soudain arrive au Quai des Orfèvres une lettre de menaces signée justement « L'abonné de la ligne U », et toute l'affaire démarre... Mais, chut ! Esssayez d'être aussi perspicaces que Belot et peut-être trouverez-vous la solution ?

COLETTE ROWSKI.



Belot (J. Dacqmine) campe un élégant policier qui va avoir fort à faire !...



Etienne Tavernier est assassiné en plein jour, au Rond-Point des Champs-Elysées. L'enquête va commencer...



L'équipe de l'O.R.T.F., a eu beaucoup de mal à filmer certaines séquences en extérieurs. Sur les Champs-Elysées, la foule s'accumulait, le réalisateur et ses assistants n'arrivaient plus à distinguer les vrais figurants des badauds !

LE FOOTBALL AMERICAIN

SUITE DE LA PAGE 27

L'usage des numéros sur le dos des joueurs devint général vers les années 20, l'équipement fut normalisé, on utilisa des ballons plus petits et pointus, qui facilitaient les passes.

La guerre de 39-45 n'interrompit pas les championnats. Le retour, en 1946, des anciens joueurs, incita les managers à augmenter leurs effectifs : lorsque le camp passait de la défensive à l'offensive, on changeait l'équipe complète. Cette tactique, appelée « two-platoons-system » s'avéra meurtrière, car le jeu devint plus dur du fait de la fraîcheur renouvelée des équipes. D'autre part, elle épuisa financièrement nombre de collèges qui, obligés d'entraîner deux fois plus de monde, se retirèrent du championnat. Une régulation de 1953 mit fin à ce jeu de masse.

Le football américain n'est pas un jeu aux règles immuables, et nul ne peut dire ce qu'il sera dans 10 ans !... Voici un résumé des règles actuelles, ainsi que la description de certaines tactiques et phases de ce jeu viril — et même brutal ! — entre tous, disputé avec un acharnement incroyable qui s'accompagne d'un concert de vociférations et de hurlements à vous donner la chair de poule !...

LES REGLES DU FOOTBALL AMERICAIN

Le football américain est un jeu qui met en présence deux équipes de 11 joueurs, alternativement en *défensive* et en *offensive*. Les équipes se disputent un ballon qui peut être tapé du pied, passé ou porté.

En première ligne, il y a un « *centre* », avec de chaque côté un « *guard* », un « *tacle* » (de « to tackle », (plaquer) et un « *end* ». A l'arrière, un « *quaterback* » (demi d'ouverture), deux « *halfbacks* » (demis) et un « *fullback* » (arrière).

Une équipe est dite *en offensive* si elle possède le ballon. Elle garde celui-ci aussi longtemps qu'elle réussit à gagner au moins 10 yards (près de 10 mètres) en 4 tentatives (ou moins) de percée. L'on appelle chaque tentative un « down » quand le ballon est plaqué au sol par un joueur offensif. On reprend le jeu à l'endroit du « down », et si l'équipe réussit à avancer des 10 yards nécessaires, on dit qu'elle fait le « first down ». Cela lui donne droit à quatre nouvelles tentatives pour gagner encore au moins 10 yards. Si elle ne réussit pas ce « first down » ou bien si le ballon est intercepté par le camp adverse, c'est ce dernier qui devient possesseur du ballon, et passe de défensive en offensive.

Lors de chaque remise en jeu, les 2 équipes sont de part et d'autre d'une « *rush line* » ou ligne de mêlée, et séparés par une « *rush zone* » de 5 yards. Les 7 avants sont sur la ligne de mêlée; chacun des joueurs a un rôle précis : il doit soit plaquer un joueur adverse désigné d'avance, soit protéger le porteur du ballon lors de son avance sur le but ennemi, soit se démarquer vers l'avant pour recevoir une « *forward pass* » autorisée par les règles si la balle est lancée de derrière la « rush line ». Chacune de ces mêlées a une physionomie différente selon que tel joueur plaque tel autre, et chacune de ces tactiques porte un numéro que le capitaine indique à ses joueurs avant chaque remise en jeu en les groupant autour de lui en un « huddle ».




Les « Pompon Girls » s'entraînent à exécuter leurs mouvements avec un parfait ensemble.

A) Une combinaison : celle dite de « Rockne ». Le quarterback Q, porteur du ballon, perce la ligne des « noirs » accompagné du fullback F. Les pointillés indiquent le trajet du ballon. Les joueurs sont matérialisés par de petits cercles blancs (en offensive) et noirs. Le trajet de chaque joueur est indiqué par une ligne continue. Vous voyez que les joueurs foncent tous vers un adversaire déterminé.

Les points sont accordés suivant ce barême : essai, 6 points (ballon plaqué dans l'en-but adverse); transformation de l'essai, 1 point; « field goal » (but marqué du terrain entre les poteaux), 3 points; « safety », 2 points contre l'équipe en attaque quand celle-ci se fait pousser en arrière de sa propre ligne de but.

Le terrain est rayé, de 5 yards en 5 yards, de lignes blanches qui servent à mesurer l'avance des équipes — on l'appelle souvent, à cause de cela, « gridiron » (ce qui veut dire : grille).

Le placage joue un grand rôle. Pour être régulier, il doit être effectué au-dessus des genoux; les coups de poing, pied et bras sont interdits; il faut qu'au moins un des pieds du plaqueur soit au sol, ce qui interdit le « flying tackle » (placage volant).

UNE GRANDE VARIETE D'ATTAQUES

Ce qui fait l'intérêt du jeu c'est la variété des combinaisons d'attaque. A partir d'une formation initiale (se ramenant à une dizaine de types bien définis), on peut obtenir un nombre infini d'attaques, suivant la tâche impartie à chacun.

Les formations initiales les plus employées sont le « *single-wing* » où l'attaque se fera vraisemblablement du côté de l'aile la plus fournie, et la *formation en T* où le *quarterback* a la possibilité de donner le ballon à l'un des trois arrières, ou de le porter lui-même. Les passes entre arrière ont énormément d'importance, car il s'agit de tromper l'adversaire sur l'identité du porteur du ballon, et souvent on voit trois joueurs partir dans des directions différentes, semblant tous trois tenir la balle contre leur ventre !...

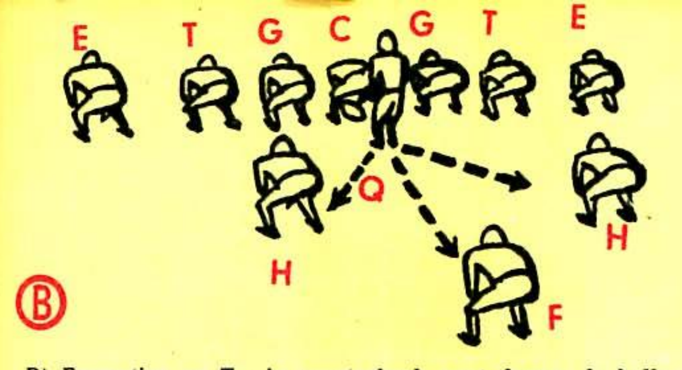
AVEC CASQUE ET CUIRASSE !...

Les joueurs sont puissamment équipés contre les chocs et coups divers : ils portent un énorme rembourrage d'épaules, un protège dos, une cuirasse en plaques de fibre de verre qui leur enserre cuisses et hanches et surtout un casque très résistant muni d'un protège dents.

L'entraînement porte surtout sur la façon de plaquer et sur les combinaisons d'attaque. Il se fait face à une équipe dont le seul rôle est de tenir... de gros sacs de sable appelés « dummies ». Commandés au sifflet, les joueurs doivent alors exécuter de façon parfaite le déplacement voulu et plaquer ces mannequins, ce qu'ils font avec une hargne incroyable. Ils répètent ces mouvements jusqu'à l'automatisme et peuvent ainsi emmagasiner jusqu'à cent combinaisons différentes.

La durée d'un match est de 60 minutes, mais est divisée en quarts de 15 minutes. Une équipe comprend une vingtaine de joueurs : ceux qui ne sont pas sur le terrain sont assis sur un banc sur la touche, prêts à intervenir en cas de changement de tactique.

Il y a, aux USA, deux ligues professionnelles : l'American Football League (AFL) et la National Football League (NFL). Pourtant, le football qui passionne le plus les foules est celui pratiqué en amateurs, entre Collèges. Ceux-ci se rencontrent dans l'année en plusieurs championnats : Ivy League (Collège de l'Est), Big 10 (Centre), Big 5 (Ouest), etc... Et, à la fin de la saison, en coupes aux noms évocateurs : Rose Bowl, Sun B., Cotton B., Sugar B., Orange B., etc...



B) Formation en T : le quarterback peut donner le ballon à l'un des 3 arrières.



C) Formation en Aile (Single Wing) : l'attaque se fera par la droite.

LA FOULE « MARCHE »... AU COMMANDEMENT !

Une foule, devant une manifestation sportive quelconque se conduit de façon spontanée, souvent anarchique. Or il est surprenant de constater combien le public américain a besoin d'être guidé et ne manifeste son enthousiasme que s'il y est soigneusement invité ! Ce rôle est dévolu à un certain nombre de personnages : les « cheer-leaders », qui s'occupent de faire scander tel ou tel encouragement à la foule docile de leurs supporters; les « pompom girls » qui, un flot de rubans dans chaque main, exécutent ensemble une sorte de gymnastique rythmique et qui précèdent toujours la fanfare de leur collège ; les clowns-étudiants dont les plaisanteries de tréteaux déclenchent des rires tonitruants et orchestrés comme il se doit...

L'organisation atteint son sommet avec les « card sections », où des centaines d'individus habillés de façon identiques, tendent à bout de bras des cartons de couleurs différentes : de loin, cette mosaïque représente un drapeau américain ou un « hurrah boys », ou tout autre slogan stimulant.

D'ailleurs, quand la foule ne manifeste pas, la fanfare chamarée prend la relève avec des exercices combinant l'exécution de morceaux au tuba ou au clairon avec des mouvements et déplacements d'une régularité de robots.

PETIT LEXIQUE DU FOOTBALL AMERICAIN

Bowl : Coupe
Cleat : Crampon
Coach : Entraineur
Conference : Championnat
Dummy : Sac de sable pour l'entraînement
Field goal : But marqué du terrain
Fullback : Arrière
Halfback : Demi
Kick : Taper du pied après rebond
Play : Combinaison de jeu
Point after touchdown : Transformation de l'essai
To punt : taper du pied une balle qu'on lâche de ses mains
Quarterback : Demi d'ouverture
Refevee : Arbitre
Scrimmage : Mêlée
To tackle : Plaquer
Touchdown : Essai
Umpire : Arbitre de touche
Varsity team : Equipe première

LE PRESTIGE DES JOUEURS

Comment, ainsi soutenues, les équipes ne lutteraient-elles pas avec sauvagerie pour la possession du ballon ovale !...

Vous l'avez deviné : il ne faut être ni petit ni maigre pour pratiquer ce sport brutal, et les footballeurs sont l'objet d'une admiration proportionnée à leur stature et à leur hargne. La qualité d'ex-joueur suit son possesseur au fil des années et accroît son prestige : ainsi, nul Américain n'ignore que le général Eisenhower fut le premier joueur « varsity » en football à devenir Président des USA.

Et s'il était besoin de s'assurer de ce culte voué aux footballeurs, il suffirait de flâner dans les parcs des collèges : on y croise parfois, sur un socle, un joueur célèbre, statufié dans une position toute sportive ! JEAN-PIERRE DIEHL



UNE AVENTURE DE CHICK BILL
PAR TIBET — SCENARIO : GREG

A Scalp City, Chick Bill recherche







AVERTISSEMENT : SEULE UNE PRISE DE VUE ULTRA RAPIDE (2.000 IMAGES/SECONDE) VA NOUS PERMETTRE DE VOUS MONTRER, LES PHASES SUCCESSIVES DE L'ACTION QUI VA SUIVRE. CELLE-CI SE DÉROULE EN RÉALITÉ PLUS VITE QUE L'OEIL HUMAIN NE POURRAIT L'ENREGISTRER...















FIN DES PRISES DE VUES ACCÉLÉRÉES. AU CHRONO, LES SIX IMAGES ONT DURÉ AU TOTAL 2,77733 MILLIÈMES DE SECONDE. FROTTONS NOS PAUPIÈRES ET REVENONS À UN RYTHME NORMAL...



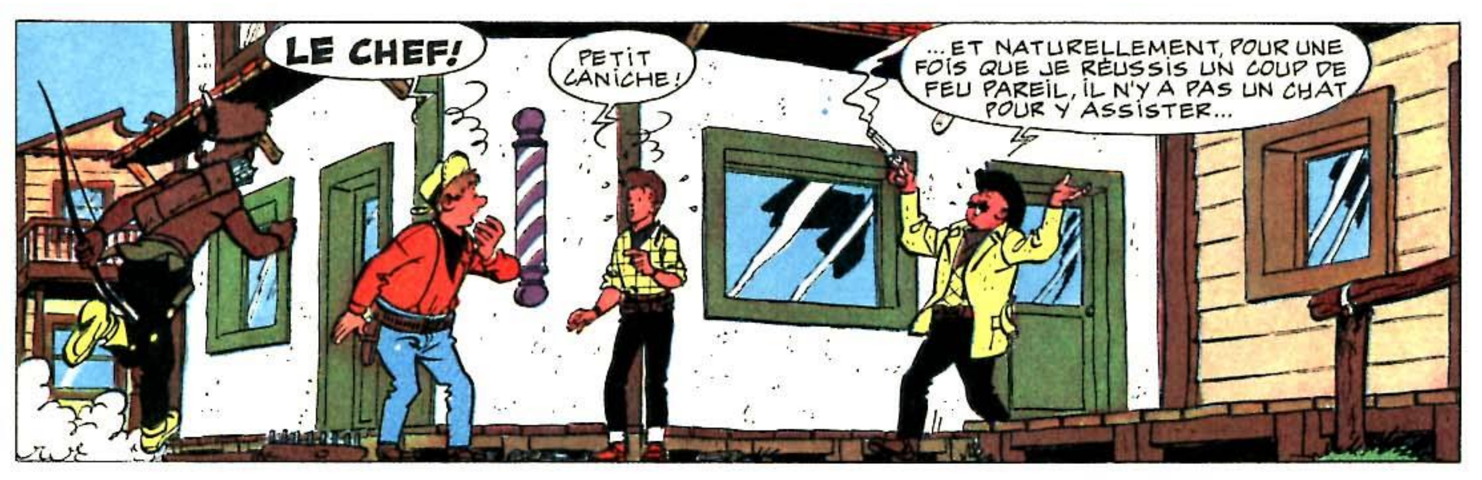






KID-LA-GACHETTE

pour le mâter, un certain Kid-la-Gâchette.

















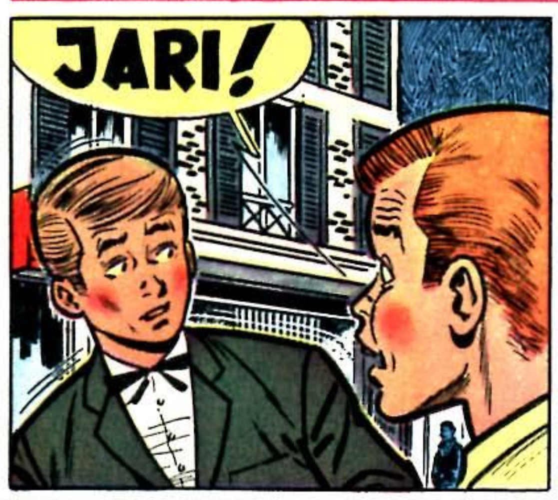




dans



Jari a rendu visite à son ami Mich' à sa nouvelle adresse. Au mome



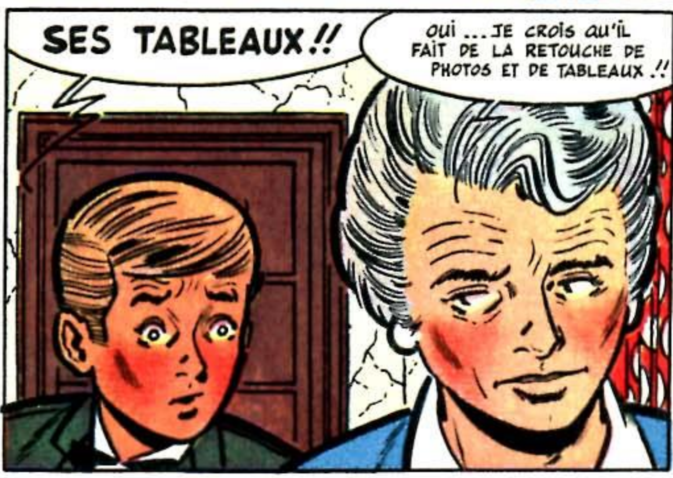


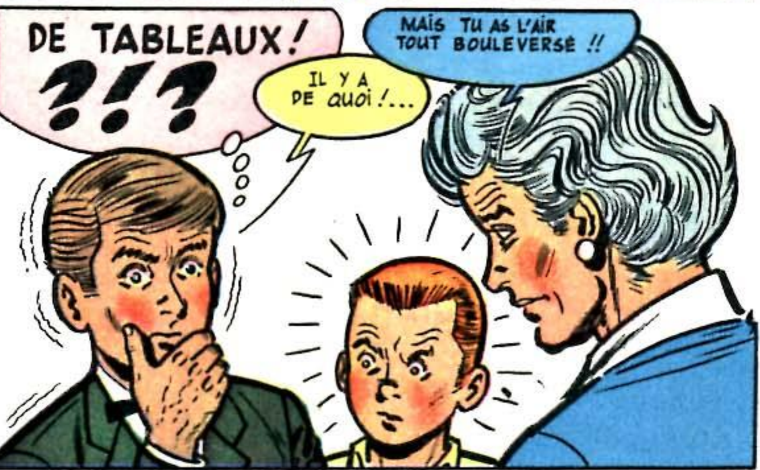
















et le Diable Rouge



où il a sonné, la voiture de Pierre est passée en trombe près de lui...





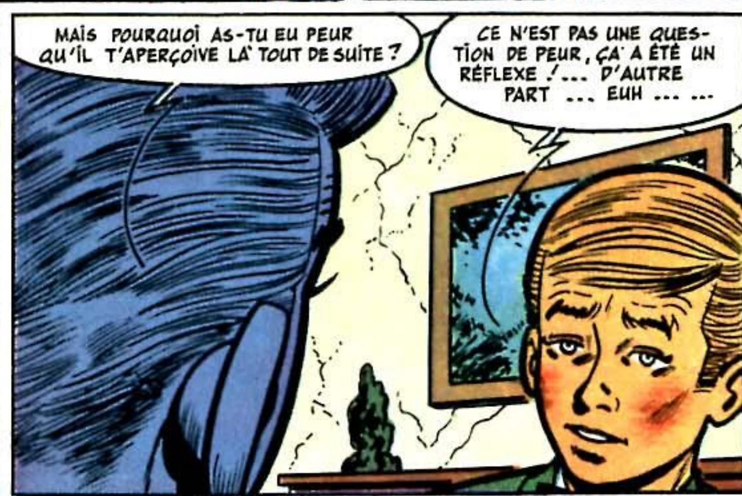
















PAR

GREG

ZIG et

A la Rush-Motors, Octave Octane vient d'apprendre



HÉ ! HÉ ! NOTRE PRÉSENCE Y PARAÎTRA BANALE : IL Y A MÊME UN VÉRITABLE MARCHAND DE GLACE...

POINT SUIVANT DU PROGRAMME : NAVIGATION ET PLONGÉE... VOICI LA PLAGE PRÉVUE COMME BASE DE DÉPART...

?

RAMAR



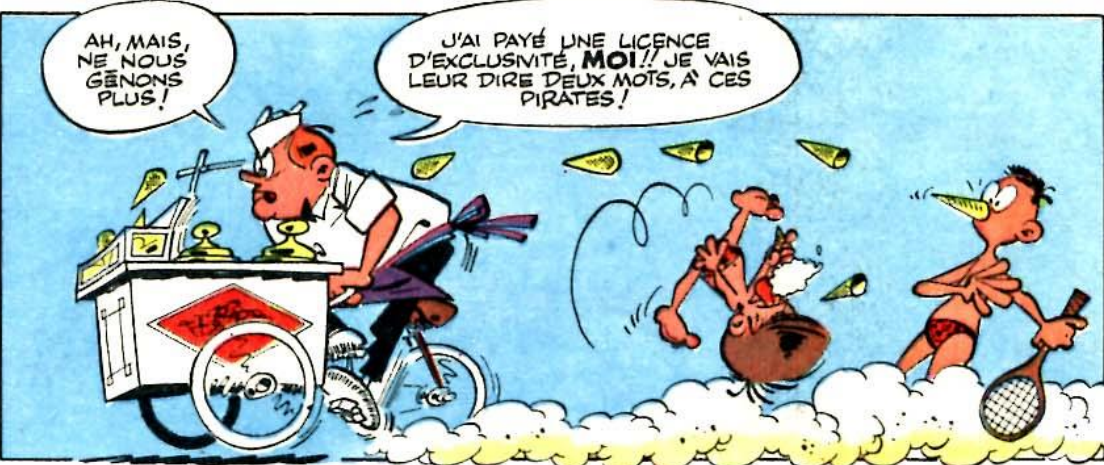
PUCE



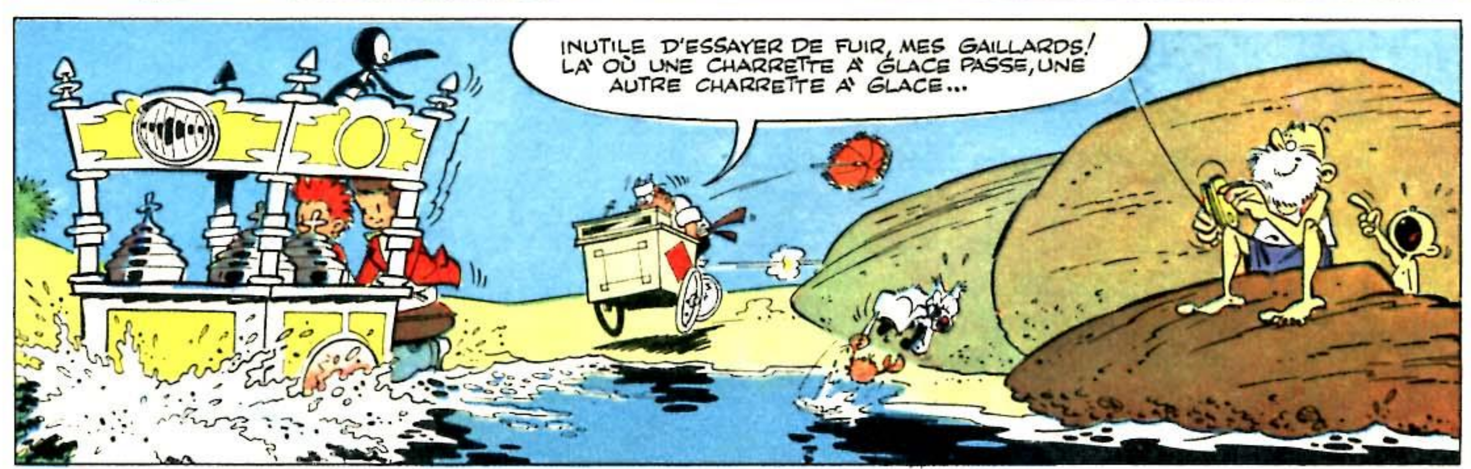


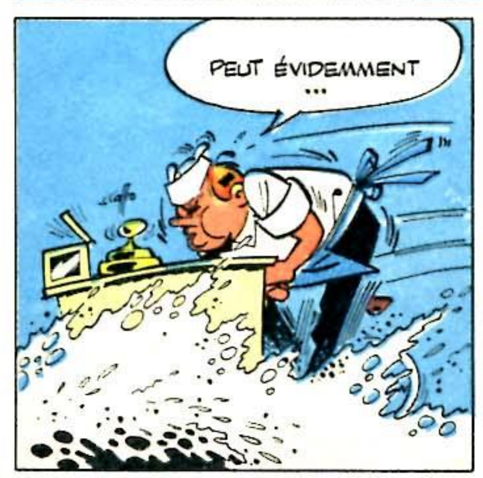
le premier échec de son espion Kloshzumspritch.













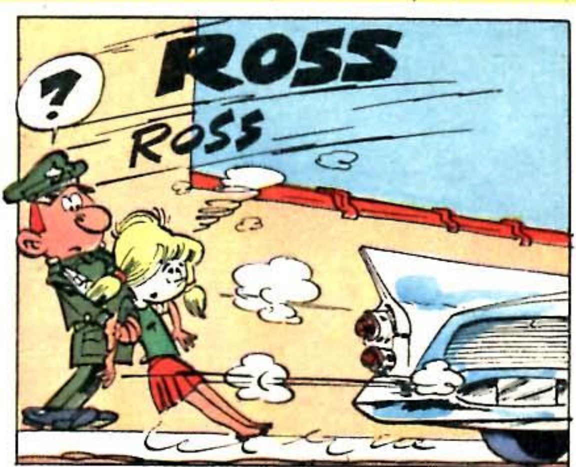




SPAGHETTI

Malgré tous les ennuis qu'ils récoltent, nos amis ont décid





















ET L'IDOLE

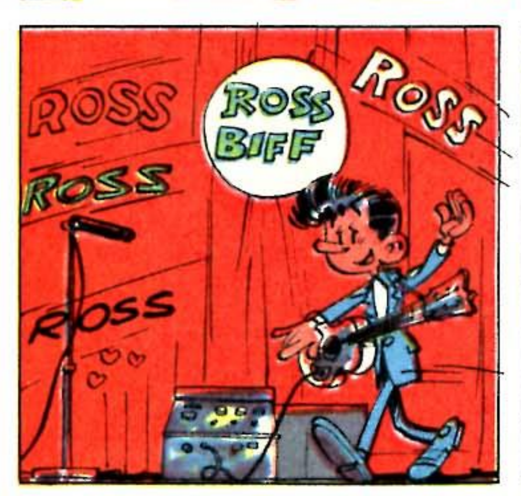
ATTANASIO et GOSCINNY

…de ne pas abandonner leur protégé : l'idole des jeunes, Ross.





















A SUIVRE

ALAIN
MIMOUN





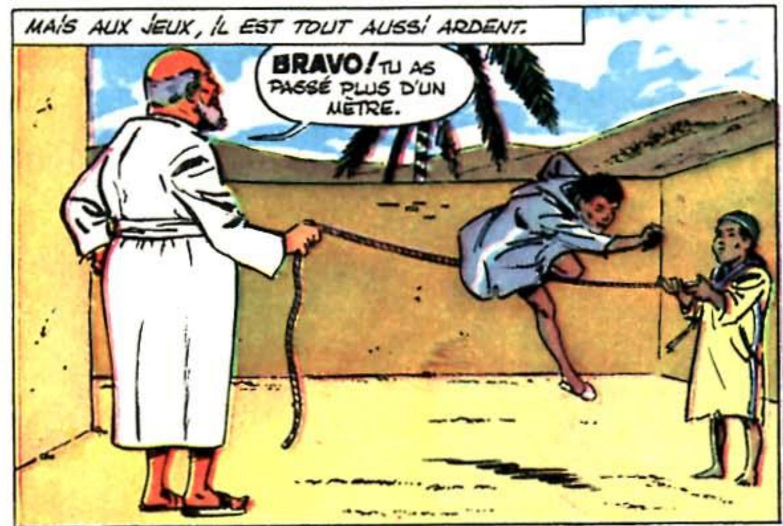












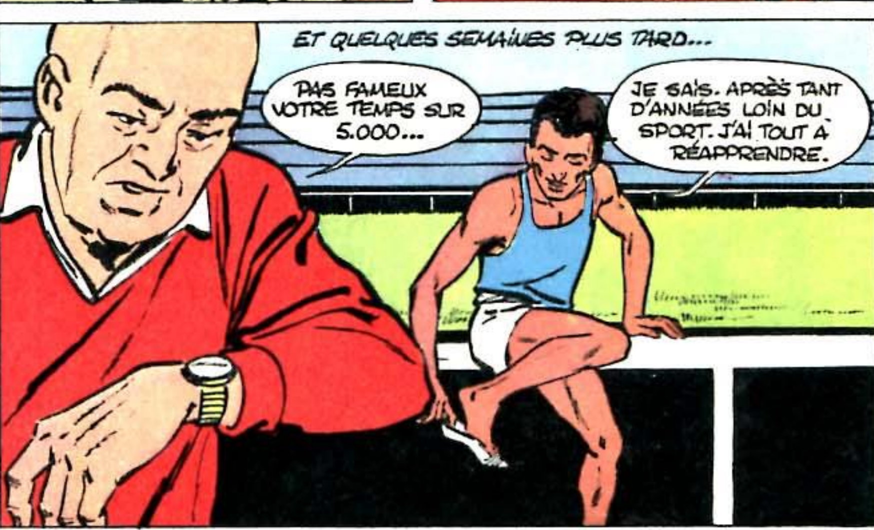
























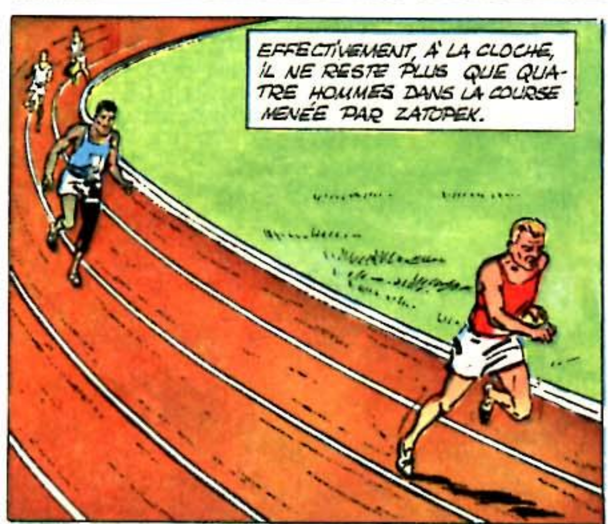


(Suite au verso)


...PUIS REVIENT AUX 5.000 M. DONT IL ABAISSE LE RECORD DE FRANCE À 14' 19".
COLON

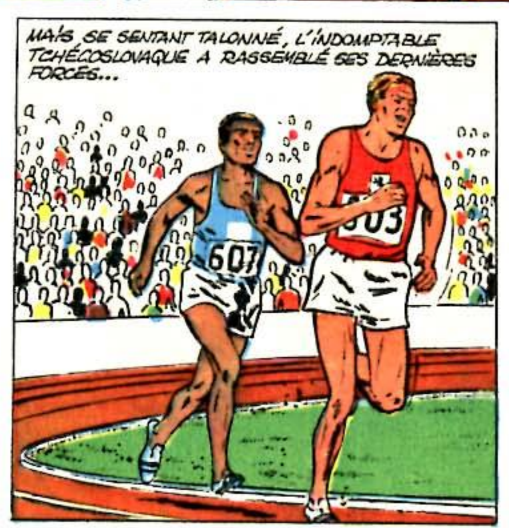

LES GRANDS JEUX D'HELSINKI DEVRONT MARQUER L'APOGÉE DE TA CARRIÈRE.
EN EFFET. J'AURAI 31 ANS. C'EST LÀ OÙ JAMAIS QUE JE DEVRAI BATTRE ZATOPEK.

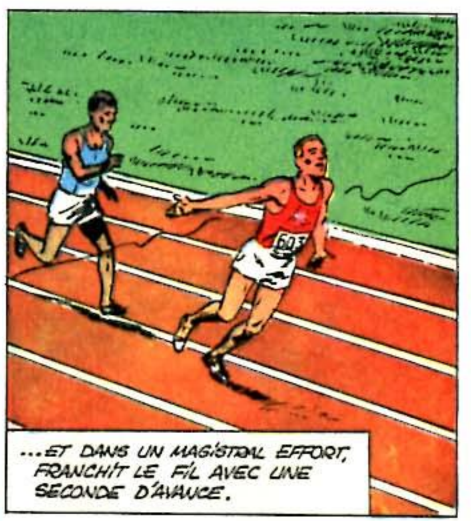

ET EN JUILLET 1952, DANS LA CAPITALE FINLANDAISE...
CE 5.000 M. PROMET D'ÊTRE PASSIONNANT!


EFFECTIVEMENT, À LA CLOCHE, IL NE RESTE PLUS QUE QUATRE HOMMES DANS LA COURSE MENÉE PAR ZATOPEK.


MAIS À 300 M. DE L'ARRIVÉE...
JE NE RÊVE PAS! ...IL RALENTIT... IL VA CRAQUER...


À LA SORTIE DU DERNIER VIRAGE...
C'EST L'INSTANT DE LUI PORTER LA BOTTE FINALE!


MAIS SE SENTANT TALONNÉ, L'INDOMPTABLE TCHÉCOSLOVAQUE A RASSEMBLÉ SES DERNIÈRES FORCES...
607
903


...ET DANS UN MAGISTRAL EFFORT, FRANCHIT LE FIL AVEC UNE SECONDE D'AVANCE.


LE GLORIEUX VAINCU DEVAIT SUBIR UNE ÉCLIPSE DE DEUX ANNÉES.
HÉ OUI! C'EST BIEN UNE ATTAQUE DE SCIATIQUE.


IL VOUS FAUDRA DU REPOS... UN LONG REPOS! J'AI BIEN PEUR QUE VOTRE CARRIÈRE SPORTIVE...
?!


MAIS UN BEAU MATIN
QUOI! MIMOUN VA S'ATTAQUER AU RECORD DE L'HEURE À ALGER.
L'EQUIPE
TU VEUX RIRE? MAIS CE N'EST PLUS QU'UN VÉTÉRAN QUI APPARTIENT AU PASSÉ!

ET POURTANT, EN COURANT 19 KM 078, EN SOIXANTE MINUTES, LE VÉTÉRAN PULVÉRISAIT LE RECORD DE JEAN BOUIN INVAINCU DEPUIS 40 ANS!

CINZAN













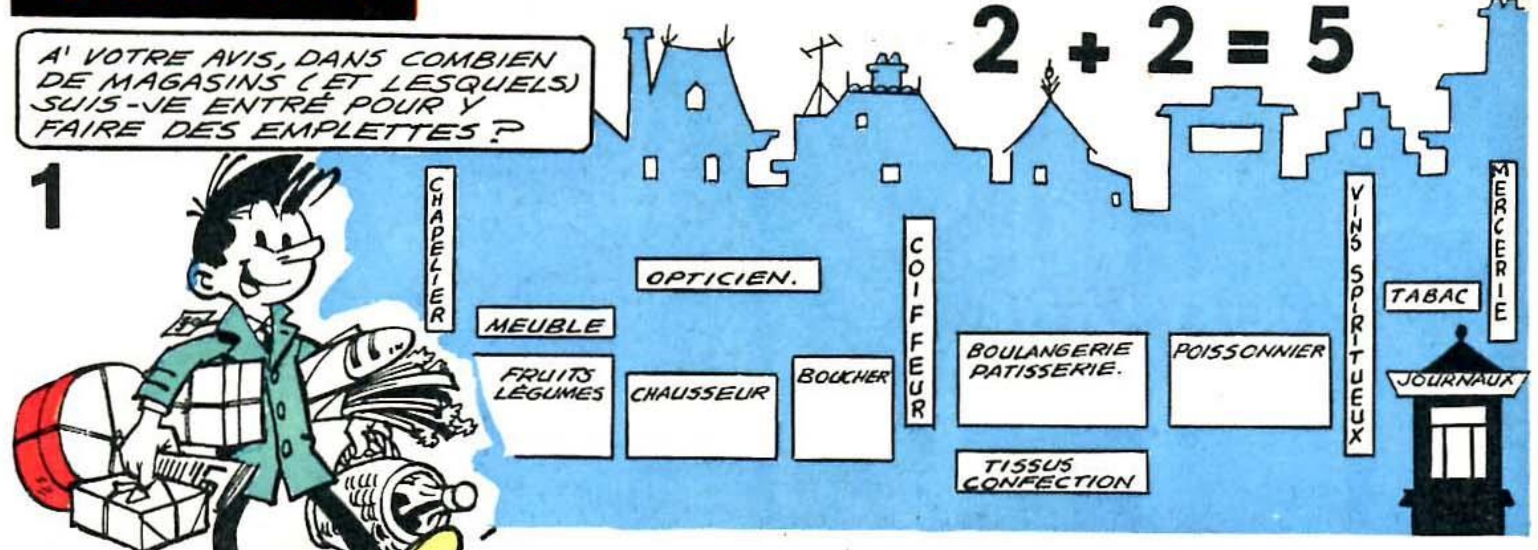




FIN

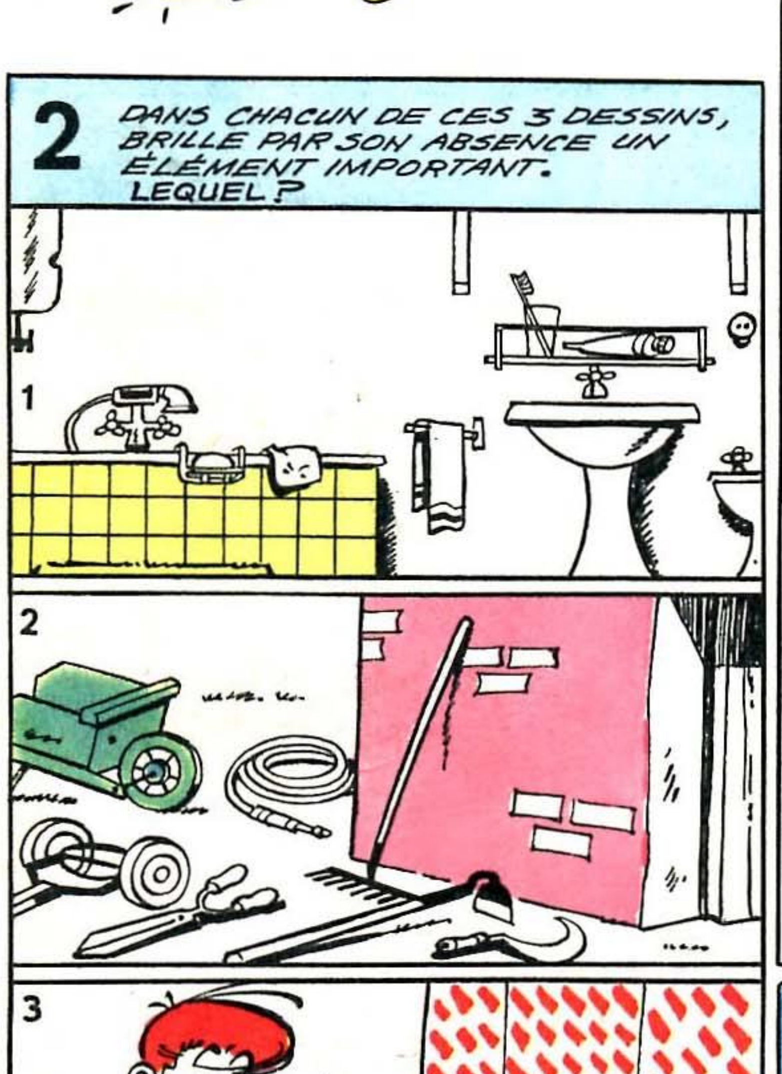
FAITES VOS JEUX

FACILE COMME



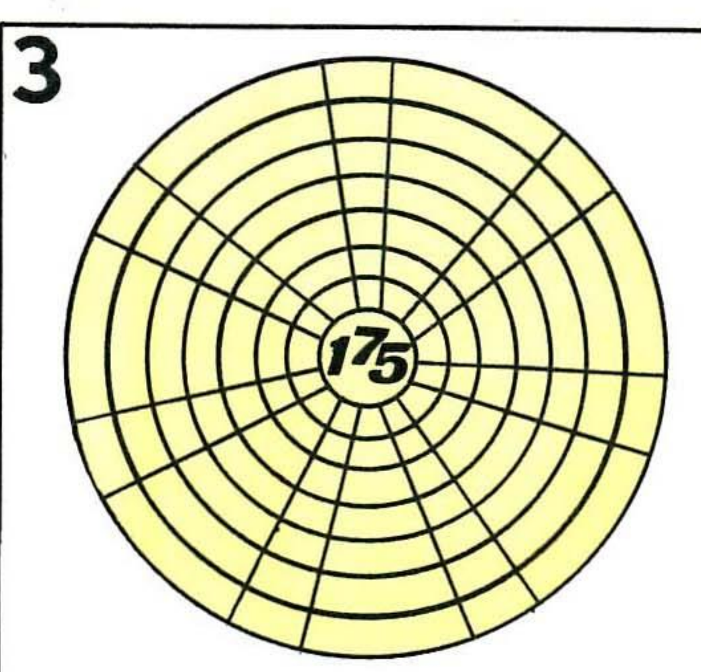
2

DANS CHACUN DE CES 3 DESSINS, BRILLE PAR SON ABSENCE UN ÉLÉMENT IMPORTANT. LEQUEL ?





3

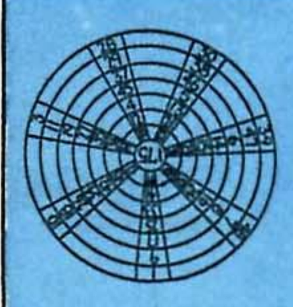


IL S'AGIT D'INDIQUER, DANS CHACUN DES 7 RAYONS DE CETTE ROUE COMPRENANT EUX-MÊMES CHACUN 7 CASES, UN DES NOMBRES DE LA SÉRIE 1 A' 49. IL FAUT ÉPUISER LA SÉRIE COMPLÈTE EN N'EMPLOYANT QU'UNE SEULE FOIS CHAQUE NOMBRE. D'AUTRE PART, LA SOMME DES NOMBRES POUR CHAQUE RAYON, DEVRA ÊTRE ÉGALE AU NOMBRE MARQUÉ AU CENTRE, SOIT 175.

SOLUTIONS

Magasins de : Tissus - Confection - Chausseur - Boulangerie - Vins et Spiritueux - Fruits et Légumes - Chapelier - Patisserie - Journaux.

1. Manque le miroir mural.
2. Manque la bêche
3. Manquent les pinces de philatéliste.





★ *Mon cher Tintin,*
Ci-joint quelques photos qui te montreront que j'ai moi aussi une certaine ressemblance avec notre ami Tintin. Mon plus grand désir serait d'interpréter une de ses aventures.
Peux-tu me mettre en rapport avec le metteur en scène intéressé ?...

Cette lettre de *Jean-Yves Prudhomme,* de Vienne (Isère), et surtout les photos qui l'accompagnent sont fort convaincantes, comme vous pouvez en juger par celle que nous publions !

Nous les avons aussitôt transmises au producteur des films « *Tintin et le mystère de la Toison d'or* » et « *Tintin et les oranges bleues* » (dont le tournage s'est achevé récemment et dont nous reparlerons dans un prochain numéro). Mais Jean-Pierre Talbot incarne déjà fort bien



Tintin. Alors ?... Il y aurait une solution... C'est que Tintin, au cours de nouvelles aventures, rencontre un jour sur sa route un autre — un faux — Tintin qui chercherait à se faire passer pour lui !...

★ Toujours à propos de Tintin, de nombreux lecteurs nous écrivent souvent pour nous demander l'adresse de *Jean-Pierre Talbot.* La voici : 16, rue de la Géronstère, à Spa (Belgique).

★ *Hervé Ducroquet,* d'Arras, a relevé deux erreurs, qu'il nous a signalées gentiment : Dans « Capitan contre les conspirateurs », Montravel dit : « Ce puits sera ton tombeau... une chute de 14 mètres ! »... Or, rappelle Hervé à notre dessinateur étourdi, cette profondeur aurait dû être donnée *en pieds,* le mètre n'ayant été adopté comme mesure officielle qu'en 1790...

Hervé nous signale aussi que dans «Tintin Sport» (n° 827) les fameux Springboks ont été qualifiés de « Sud-Américains ». C'était évidemment une « coquille » ! D'ailleurs, un peu plus loin, il était fait mention à plusieurs reprises de l'Afrique du Sud et des conditions que nos joueurs allaient y trouver lors de leur rencontre avec les Springboks.



POUR LA FRANCE :
DARGAUD S.A. EDITEUR
ADMINISTRATION - REDACTION
CHEQUE TINTIN - ABONNEMENTS
MAGASIN TINTIN
31, rue du Louvre
PARIS 2e
Téléphone CENtral 67-60
★
ABONNEMENTS :
France et Communauté Française

1 an	6 mois	3 mois
47 F.	24 F.	12,50 F.

C.C.P. : Paris 2375-25
★
POUR LA SUISSE :
Interpress S.A.,
2, Place Bel-Air, Lausanne
(Téléphone 23.28.84)
ABONNEMENTS (en francs suisses)
1 an : 52 F.S. 6 mois : 26 F.S.
Compte chèque postal : II-133-51
Changement d'adresse :
Joindre Fr. ou Francs Suisses : 0,75 en timbres, et la dernière bande.
★
POUR LES AUTRES PAYS :
S'adresser aux Editions du Lombard
1 à 11, avenue Paul-Henri Spaak,
Bruxelles.

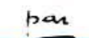

PUBLICITE : PUBLIART,
16, rue Guillaume-Tell,
Paris (17e).
425 33-80 à 84.

PUBLICITE POUR LA SUISSE
Reymond FORESTIER
GENTHOD (Genève)
Tél. 022 - 8 45 70

MODESTE et POMPON



TRAGIQUE COINCIDENCE



par Dino Attanasio























Direction de Publication : G. DARGAUD — Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, Y. KRIER, N. GOUJON, M. POULBOT
Rédacteur en Chef : J. FONDIN, Loi n° 49956 du 16-7-49 sur les publications destinées à la jeunesse. Dépôt légal 4e trimestre. Éditeur n° 26
NMPP Imprimeries S.A. PERIODICA BRUXELLES. Octobre 1964 Imprimé en Belgique